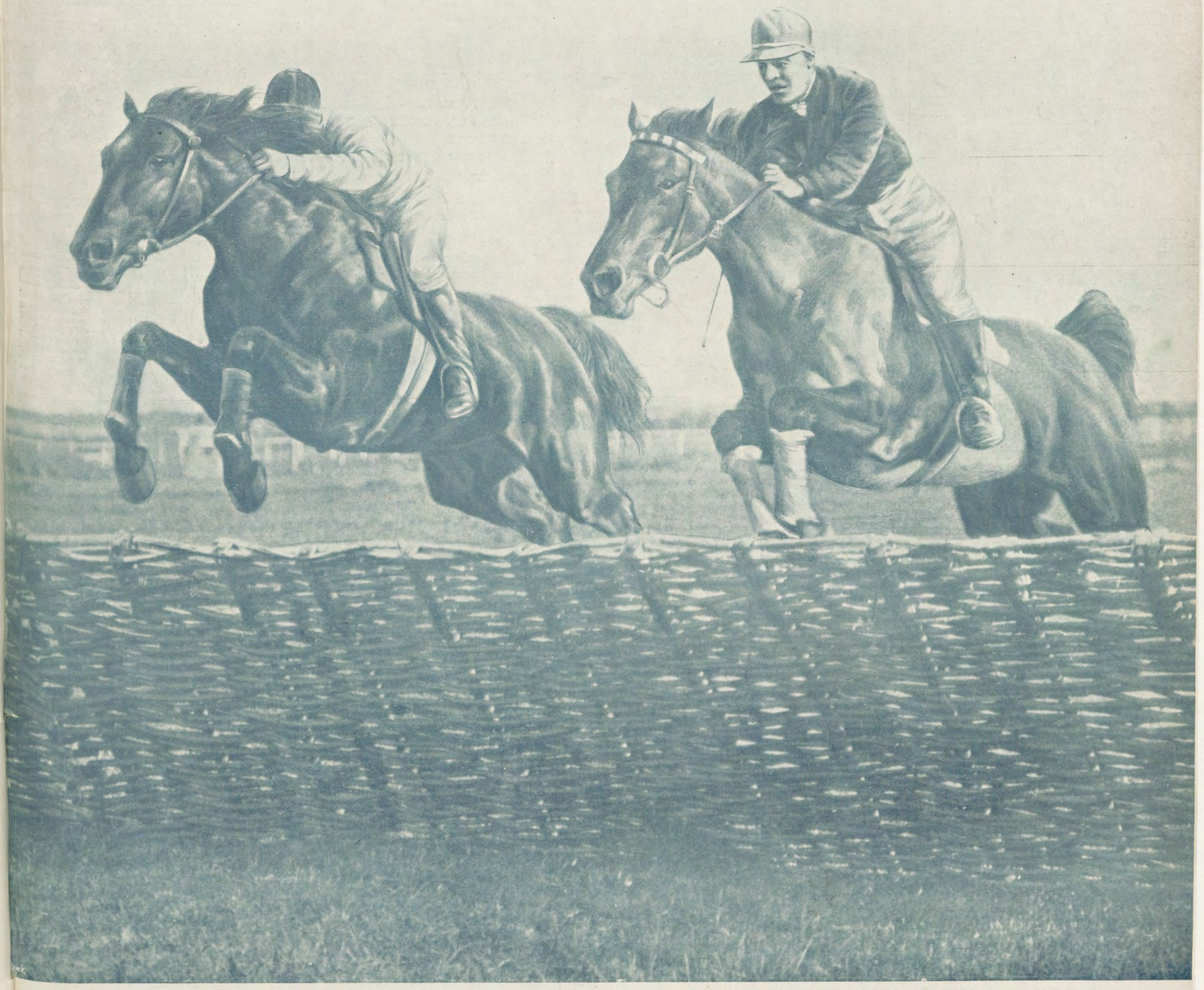
12e Année — N° 540 — 50 Centimes — 23 Janvier 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



AUX COURSES DE NICE

Le saut d'une claie ; à gauche, Chanoine, qui a fait *deat-heat* avec Wild Aster pour le Grand Prix de Nice.

(Voir page 68)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

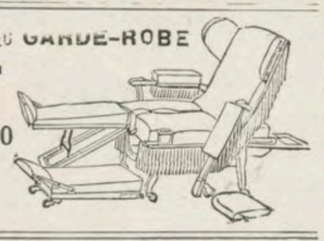
18, PLACE VENDÔME
PARIS

si vous souffrez des **HEMORROIDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de

RUBINAT LLORACH

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE

DUPONT



0, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

ÉLIXIR VÉGÉTAL
DE LA
Gde-CHARTREUSE
VÉRITABLE PANACÉE
INDISPENSABLE DANS LES FAMILLES

SOUVERAIN contre les :
INDIGESTIONS,
MAUX D'ESTOMAC,
COLIQUES, SYNCOPES,
FIÈVRES, CHOLÉRA.

DÉSALTÉRANT INCOMPARABLE
UNE CUILLERÉE A CAFÉ
DANS UN VERRE D'EAU
PROVOQUE L'APPÉTIT
& FACILITE LA DIGESTION.

EXIGER la BOITE en BOIS & L'ÉTIQUETTE REPRODUITE CI-CONTRE.

VOIR LE MODE D'EMPLOI SUR LA NOTICE QUI ACCOMPAGNE LE FLACON.

EN VENTE PARTOUT

A. CLAVERIE

234, FAUBOURG
SAINT-MARTIN
PARIS

Nouveaux BAS ÉLASTIQUES
PERFECTIONNÉS
Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des
VARICES
PHLÉBITES, ENFLURE
et FAIBLESSE des JAMBES
SUITES d'HYDARTROSE,
de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.
MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT
Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" *adressée franco.*

Observez une bonne hygiène vous aurez la santé!

L'emploi quotidien du
RICQLÈS
préserve de la grippe et des épidémies.

C'est un antiseptique de la bouche et du tube digestif.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE
BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ

AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

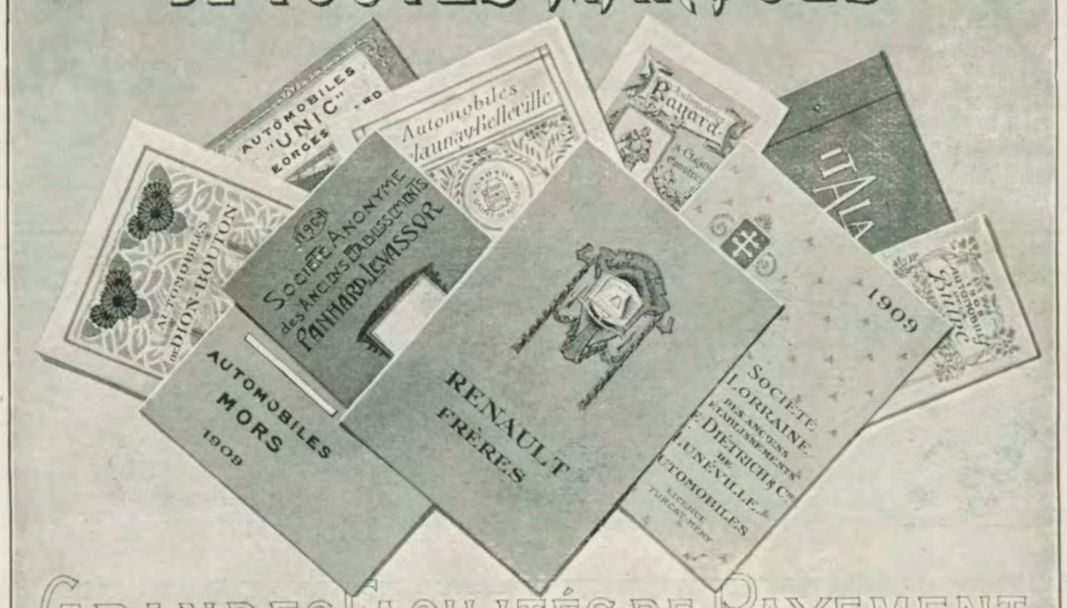
CONCOURS DU BYRRH
— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckpbot, Paris

BANQUE AUTOMOBILE

SES BUREAUX ET SES HALLS D'EXPOSITION
10, Rue de Castiglione. PARIS

VENTE D'AUTOMOBILES DE TOUTES MARQUES



GRANDES FACILITÉS DE PAYEMENT

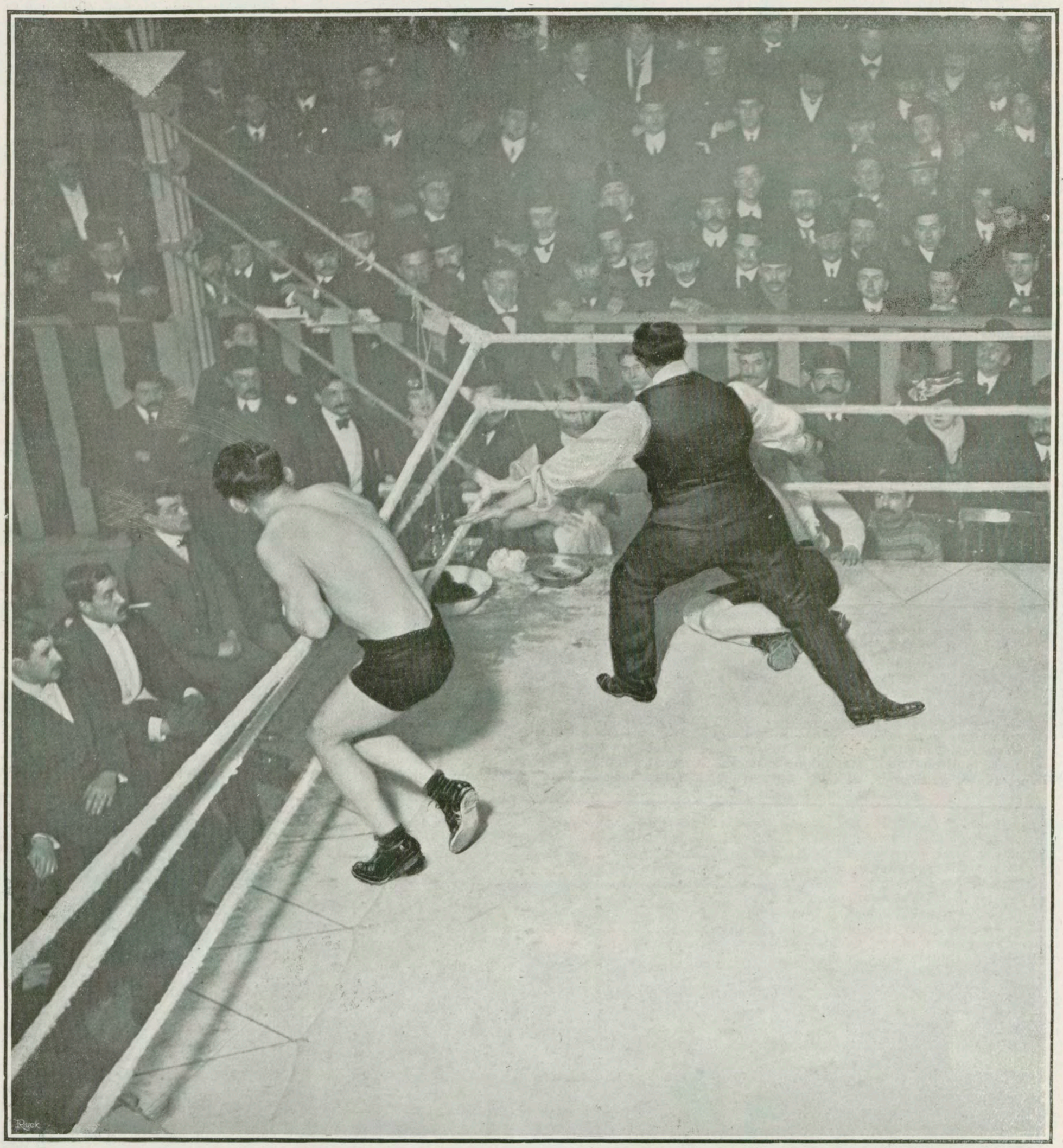
DEMANDEZ LE "GUIDE-AUTO".

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Janvier 1909 — N° 540
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : H GUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



WILLIE LEWIS MET KNOCK-OUT WILLIAM CURZON, AU QUATRIÈME ROUND

Willie Lewis, le fameux pugiliste américain si aimé du public parisien, a effectué une rentrée triomphale, le 16 janvier, au Wonderland. Pour ses débuts, il était opposé à un excellent boxeur anglais, William Curzon, qui a fait la meilleure contenance possible vis-à-vis de son terrible adversaire. Il a essayé de prendre l'offensive à plusieurs reprises, ce qui nous a permis d'admirer à nouveau la science d'esquive de Lewis. Celui-ci mettait Curzon knock-out au début de la quatrième reprise par un cross à la mâchoire.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on january 23th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

DE LONDRES EN RUSSIE EN BALLON (1)

Par C. TURNER

II

L'auteur, qui, en compagnie de M. Gaudron et du capitaine Maitland, accomplit, avec le *Mammouth*, un voyage de 1.798 kilomètres, conte ses impressions aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Nous avons laissé, dans le précédent numéro les aéronautes voguant au-dessus de la mer du Nord

Nous décidâmes d'essayer le flotteur que nous avions imaginé en vue de cette expédition. Nous filâmes environ 170 mètres de corde, non sans peine, et pendant assez longtemps, nous restâmes à une centaine de mètres au-dessus des flots, équilibrés par notre flotteur, mais secoués par le mouvement des vagues. Nous apercevions distinctement le fond de la mer, qui ne dépasse guère 6 à 10 mètres, formé de sable blanc, avec quelques algues noires et vertes, immobiles au-dessous des flots en mouvement. Malheureusement, le ballon se mit à descendre soudain, à la suite d'un courant frais ; notre pilote jeta à la mer un plein sac de lest, et cependant, nous effleurâmes la surface de l'eau avant de nous élever à nouveau.

Ce flotteur est destiné à rendre les mêmes services au-dessus de l'eau que le guide-rope à terre. C'est un cylindre de tôle, dont la partie centrale se remplit d'eau. Les deux extrémités forment des boîtes d'air. Ainsi lesté, le cylindre peut flotter à la surface. Si le ballon tend à s'élever, par suite de l'échauffement du soleil, une partie du cylindre sort de l'eau et pèse. par suite, davantage, ce qui augmente le poids du lest. Au contraire, si le ballon descend, le flotteur rentre dans l'eau et se déleste d'autant. En soulevant l'extrémité du cylindre, on peut le vider d'eau en totalité ou en partie. On peut donc, en passant au-dessus d'une nappe d'eau, prendre un poids de lest supplémentaire, ce qui est très intéressant. En essayant notre flotteur, nous pûmes constater son utilité. Il retarda un peu, de même que le guide-rope, la vitesse du ballon, mais on peut remédier à cet inconvénient. M. Gaudron a, d'ailleurs, apporté à l'appareil des perfectionnements que nous essayerons dans un prochain voyage maritime.

Nous rejoignons le continent à Ostende, nous apercevons Bruges dans le brouillard, et quand nous passons au-dessus d'Anvers, il fait déjà noir ; nous traversons le Rhin à Dusseldorf.

La nuit est belle, la température atteint 2°. Une couche de nuages, de 200 mètres d'épaisseur environ, se maintient à une altitude de 1.600 mètres. Tantôt nous sommes au-dessus, et nous jouissons d'un magnifique clair de lune, tantôt au-dessous, et nous apercevons alors les villages et les fermes éclairés. Nous subissons ainsi des alternatives de montée et de descente, sans jeter de lest. Quand nous traversons, en effet, la couche de nuages, le ballon se couvre d'humidité et redescend. Parvenu dans une couche plus chaude et plus sèche, cette humidité s'évapore et le ballon remonte jusqu'au dessus de la couche de nuages. Nous passons plusieurs fois par ces alternatives, pendant quatre heures de nuit. Cette expérience prouve la parfaite obéissance de la bulle de gaz aux influences atmosphériques et le parfait équilibrage de notre gros cube. Pour rendre notre veillée moins difficile, nous avions emporté un baromètre enregistreur à signaux électriques, construit d'après les dessins de M. Gaudron. Deux leviers sont placés de telle sorte que si le ballon descend ou monte de plus de 150 mètres, une sonnerie électrique se fait entendre. Ces deux leviers peuvent être ajustés de façon que l'aéronaute peut choisir comme il veut, ses 150 mètres de marges par exemple, de 1.000 à 1.150 mètres ou de 1.200 à 1.350 mètres Nous pouvions ainsi nous reposer, accotés chacun dans un coin de la nacelle.

Après la descente.

Ce ne fut pas chose facile que de replier l'étoffe du ballon, rendue raide par la glace qui la recouvrait.

Toujours au milieu des nuages, nous n'en sortons qu'en vue de Leipzig. Il est alors 4 heures du matin, et une légère bande blanche apparaît à l'horizon de l'Est. Est-ce bien Leipzig ? Ce ne peut être qu'une des grandes villes d'Europe qui peut offrir un aussi grand espace de rues et de maisons éclairées. Potsdam et Charlottenbourg et bientôt Berlin lui-même, commencent à apparaître et à grossir à l'horizon. Jamais aucun de nous n'oubliera la grandeur du spectacle et l'émotion qui nous étreignit, à la vue de la capitale de l'Allemagne. En fait, il n'est pas de ville qui offre un spectacle semblable à celui de Londres vue en ballon. Deux fois, j'étais passé au-dessus de Londres illuminée, mais cette fois nous arrivions de Londres par la voie de l'air, et nous étions à Berlin !

En même temps que Berlin, nous aperçûmes le lever du soleil. C'est toujours un spectacle magnifique en ballon. J'en avais vu un lors de notre voyage en Suède, dont la splendeur dépasse tout ce qu'on peut imaginer. Mais, cette fois, la vapeur d'eau éparse dans l'atmosphère nuisait au spectacle, qui resta au-dessous de ce que j'espérais.

Notre voyage au-dessus de l'Allemagne fut dépourvu d'intérêt. Nous restâmes en général, à une haute altitude, d'où nous ne descendîmes guère que deux ou trois fois assez bas pour me permettre de prendre des photographies de la terre, couverte de glace. Nous traversâmes à plusieurs reprises des nuages chargés de neige. Nous suivions facilement notre marche sur la carte, guidés par notre direction depuis Berlin. Nous continuons dans la même direction pendant plusieurs heures. Tout à coup, en redescendant au-dessous des nuages, nous nous apercevons que nous allons davantage vers l'Est. A quel endroit exactement ? Il m'est difficile de le dire, car il nous était impossible d'identifier d'une

En voiture !]

C'est à grand'peine qu'on put trouver une charrette pour emporter le ballon et la nacelle.

Au port !

Voici le ballon en sûreté dans la cour de la ferme qui donne asile aux aéronautes, à Mateki Derevni.

(1) Voir le n° 539.

façon précise les villages, les lignes de chemin de fer ou les rivières au-dessus desquelles nous passions. Quand les routes de l'air seront-elles jalonnées de poteaux comme celles de la terre!

Nous commençions à discuter la question d'une seconde nuit à rester dans l'atmosphère, quand nous nous apercevons que nos sacs de lest sont entièrement gelés et forment une masse compacte, dans laquelle nos couteaux ne parviennent pas à ouvrir la moindre brèche. Voilà qui complique singulièrement le problème. Nos sacs pèsent, en effet, 28 kilos chacun. Si nous jetons un sac entier, nous allons monter à des altitudes considérables, et nous serons obligés de perdre du gaz pour descendre. D'autre part, nous ne pouvons songer à jeter des blocs d'un tel poids, à moins d'être au-dessus d'un fleuve ou de forêts où nous serons sûrs de ne blesser personne. Dans tous les cas, notre voyage va se trouver certainement abrégé.

Avec le soir, la neige commence à tomber, la neige, l'ennemi le plus redoutable de l'aéronaute! Son poids qui surcharge l'enveloppe, nous amène jusqu'à terre, et nous devons sacrifier un sac de lest que nous jetons au-dessus d'une forêt, où il tombe avec un grand bruit de branches fracassées. Nous remontons, mais la neige nous alourdit à nouveau et nous devons jeter un second sac pour ne pas être accrochés dans les arbres.

Dans notre descente vers la forêt, nous avons pu constater que notre vitesse était terrifiante. Nous voilà maintenant à 3.000 mètres. Le mouvement ascensionnel et rotatif du ballon cause un continuel tourbillon de neige. Nous sommes blottis dans le coin de la nacelle, tenant à la main nos lanternes électriques, pour consulter le baromètre, dont le verre se recouvre de glace que nous devons à chaque instant essuyer. A 1.500 mètres, le thermomètre descend à — 17°, il atteint — 18°, à 4.800 mètres.

Et la neige tombe toujours! Dans l'espoir d'arriver à dépasser la couche de nuages, nous jetons encore du lest. Nous voici à 5.250 mètres, et le thermomètre marque 20° au-dessous de zéro. Nous ne pouvons guère monter plus haut. La neige charge notre enveloppe, et nous descendons, cette fois, irrévocablement. Il ne nous reste plus que quatre sacs de lest, et c'est à peine suffisant pour ralentir la descente, afin de trouver un endroit favorable pour l'atterrissage. La terre semble monter sous nos pieds, en même temps qu'elle fuit avec la rapidité d'un train express. Un autre sac de lest est jeté à 60 mètres. Je me cramponne des deux mains à un cordage, m'élevant autant que possible, au-dessus du fond de la nacelle. Nous rasons presque le sol, au-dessus d'arbres et de buissons qui font des taches noires dans la neige. Voici une cabane où une lumière brille à la fenêtre. La neige tombe à gros flocons et le vent nous traîne sur la plaine blanche avec une telle violence, que je me demande comment la nacelle peut résister à ces chocs et comment nous ne sommes pas nous-mêmes en pièces. Gaudron tire la corde de déchirage, mais, quoique presque entièrement dégonflé, le ballon donne toujours prise au vent qui nous entraîne comme de plus belle. C'est une succession de bonds formidables, entre chacun desquels la nacelle heurte le sol avec une violence effrayante. Nous nous cramponnons aux cordes, et pourtant nous sommes secoués dans la nacelle comme des dés dans un cornet. Il semble que nous ne nous arrêterons jamais et que nous ne sortirons pas en vie de l'aventure. Enfin, après un dernier bond, le ballon s'arrête. Un ultime soubresaut, et nous voici immobilisés dans la neige, à la lisière d'un bois. Nous nous secouons, nous sommes couverts de contusions, causées par les heurts contre la nacelle et les cordes, mais rien de cassé. Quelques déchirures à la face et aux mains sur des arêtes de glace.

Il est 6 h. 1/2. Il y a 31 h. 25 m. que nous avons quitté Londres. A quelques pas de nous une cabane de paysans, qui sont sortis de chez eux à nos cris. Ils nous font le meilleur accueil et nous donnent de grand cœur le peu d'aide et de confort qu'ils peuvent nous donner. Nous sommes au petit village de Mateki Derevni. Mesurée sur la carte, la distance couverte par nous est de 1.798 kilomètres. Nous avons manqué le record, mais nous l'aurions battu, si nous n'avions pas eu contre nous les éléments.

Nous sommes probablement les premiers aéronautes qui aient pensé à se munir de passeports. Il est très heureux que nous ayons pris cette précaution. Cependant nos passeports sont irréguliers, car ils n'indiquent pas par quel port nous comptons entrer en Russie. Aussi les premiers gendarmes auxquels nous les soumettons hochent-ils la tête et nous gardent jusqu'à plus ample informé. Le capitaine comprend mieux la situation, mais n'ose rien prendre sur lui. Enfin, le gouverneur, comte Meellir, arrange la chose. Il nous reçoit avec une hospitalité royale et facilite notre départ. « Mais, ajoute-t-il, vos passeports sont irréguliers, et, si vous restez en Russie, vous serez soumis à toutes sortes d'ennuis. »

C'est avec joie que nous allons revoir la libre Angleterre!

Je dois faire remarquer, en terminant, que notre dangereuse et terrifiante descente est un cas tout à fait exceptionnel dans l'histoire du ballon. Il est rare de rencontrer à la fois l'obscurité, la neige et la tempête.

CH. TURNER.

Mes compagnons.

A droite, M. A. Gaudron, le pilote du Mammouth; *à gauche, le capitaine Maitland; au centre, notre hôte, Benedic Pappouli.*

Nos hôtes chez eux.

Ce fut chose nouvelle pour nous, que l'intérieur d'un moujik, avec son poêle, sur lequel dorment les habitants.

Notre cottage à Mateki Derevni.

C'est dans cette isba de paysans que nous passâmes la nuit après l'atterrissage, un peu à l'étroit.

Une vue de Mateki Derevni.

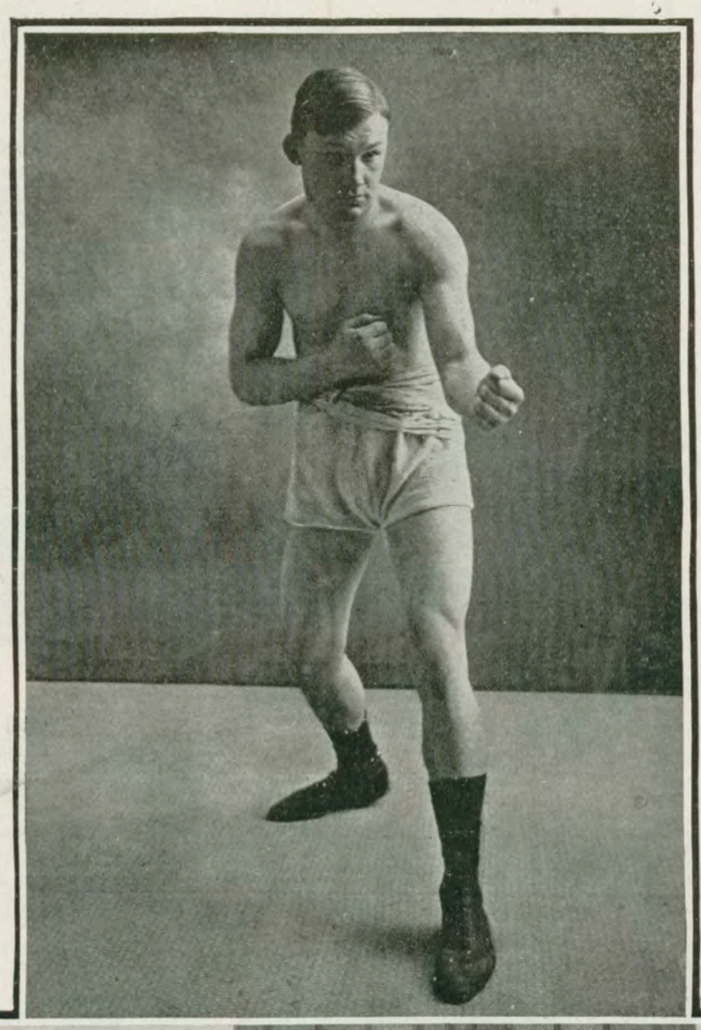
Ces villages russes ne ressemblent en rien aux coquets et propres villag s anglais.

LA RENTRÉE DE WILLIE LEWIS (1)

Willie Lewis est revenu parmi nous ! Cette nouvelle a été accueillie avec enthousiasme par tous les sportsmen qui se souviennent de l'extraordinaire pugiliste que nous a fait connaître le Wonderland.

Pour sa rentrée, Willie Lewis était opposé à l'un des meilleurs poids moyens d'Angleterre, William Curzon, professeur de boxe des horse-guards. Il lui rendait douze livres. Mais cet écart de poids important était un handicap facilement compensé par la valeur du Yankee. Malgré une très belle défense, entremêlée d'attaques brillantes, Curzon fut mis knock-out au début du quatrième round, par un magnifique cross à la mâchoire. Nous avons constaté, au cours de ce match, que Willie Lewis était dans une forme splendide et qu'il n'avait perdu aucune des belles qualités qu'il nous fit admirer l'année dernière. Pendant le second round, notamment, il s'amusa à esquiver seulement, ne cherchant pas à porter la moindre attaque. Et c'était un merveilleux spectacle que de voir cet homme, les bras ballants, laisser arriver les coups à un millimètre de lui et se contenter de reculer légèrement ou de faire un pas à droite ou à gauche, pour les laisser tomber dans le vide. Curzon, tel un tigre, s'arc-boutait pour donner plus de vigueur à ses attaques, s'élançait, se précipitait, croyait atteindre son but, le public était déjà haletant, trouvait exagérée la témérité de Willie, mais, lorsqu'arrivait le coup, Lewis était parti.

A propos de Willie Lewis, parlons un peu du dernier combat qu'il fournit en Amérique, le 14 décembre, à New-Haven, contre Harry Lewis.



Aimant chaque matin acheter une opinion toute faite pour la modique somme de cinq centimes que je remets à ma marchande de journaux, j'achetai, il y a quelque temps, un journal de sport. Et ce jour-là, me sentant une âme de millionnaire, je fis la folle dépense de dix centimes moyennant quoi, je me procurai deux quotidiens. L'avenir m'apprit que je devenais en même temps possesseur de deux opinions.

Dans l'un, je trouvai le compte-rendu du combat des deux Lewis. Willie avait fourni un des plus beaux contests de sa carrière. Le match était sans décision, mais, de l'avis de tous, il avait eu nettement l'avantage sur son brillant adversaire.

Bravo ! me dis-je, et je pris l'autre feuille.

D'après elle, Willie avait été bien inférieur à Harry, et ses seconds avaient dû jeter l'éponge au douzième round, tant le pauvre était dans un piteux état.

Et, me disais-je, le journal qui donne la défaite à Willie doit être impartial, puisque, au moment où des pourpalers étaient engagés pour faire venir ce boxeur à Paris, on y publia un panégyrique de sa carrière. J'attendis les nouvelles : les journaux américains m'apprirent la vérité. Willie Lewis avait eu l'avantage, et, de l'avis de tous les sportsmen et de tous les journalistes présents, cet avantage était incontestable.

Jacques Mortane

Les champions Américains à Paris.

*De gauche à droite : M. Jim Pratt, le sportsman bien connu, qui a fait aménager, dans sa villa de Neuilly, une salle où viennent s'entraîner tous les champions de boxe ; Willie Lewis, le champion welter-weight d'Amérique ; M. Dan Mac Ketrick, notre confrère de l'*Evening World, *de New-York, manager de Joe Jeannette et de Willie Lewis, et Joe Jeannette, le champion poids lourd américain. En haut, Willie Lewis en garde.*

(1) Lire la Méthode Américaine, par Willie Lewis, dans *la Boxe*, de Jacques Mortane et André Linville. Pierre Lafitte et Cie, éditeurs, 3 fr. 50.

ORVILLE WRIGHT A PARIS

Si j'étais d'humeur à philosopher, un rapprochement entre l'arrivée à Paris, à quelques jours d'intervalle, des deux célébrités sportives américaines qui sont nos hôtes depuis la semaine dernière s'imposerait. Fameux, en effet, mais à des titres très divers: le boxeur nègre Joe Jeannette et l'aviateur Orville Wright débarquaient récemment sur le quai de la gare Saint-Lazare. Et tandis que nous étions plus d'une centaine à attendre le pugiliste, nous nous trouvions exactement quatorze, pas un de plus, l'autre soir, pour souhaiter la bienvenue à celui qui partage avec son frère la gloire inestimable d'une des plus sensationnelles découvertes modernes. Il y avait là, naturellement, Wilbur Wright, M. et Mme Hart O'Berg, Rowland Janson, Henri Schlatter, quelques journalistes et notre photographe Simons. Un point, c'est tout, et c'est surtout très maigre. Les absents avaient l'excuse, si c'en est une, de l'heure un peu indue, puisque le train transatlantique, sans doute désireux de ne pas faillir aux bonnes traditions de la Compagnie de l'Ouest, entra en gare avec trente minutes de retard, vers 1 h. 15 du matin.

A la gare Saint-Lazare.

Orville Wright et sa sœur, miss Katherine Wright, sont passés à Paris il y a quelques jours se rendant à Pau. Un rédacteur et un photographe de la Vie au Grand Air *les attendaient à leur arrivée sur le quai de la gare Saint-Lazare.*

Pour tous ceux qui, comme moi, connaissent les événements ayant marqué l'existence des Wright en ces dernières années, l'entrevue des deux frères et de la sœur qui leur fut de tout temps si dévouée, offrait un caractère presque émouvant. Ils allaient, tous trois, se trouver réunis pour la première fois, depuis la réalisation de cette apothéose que furent les expériences de Wilbur dans notre pays; pour la première fois aussi après le terrible accident qui faillit coûter la vie à Orville. Et sans doute, leur rencontre ne pouvait manquer de grandeur.

Elle fut surtout d'une simplicité vraiment antique. Pour ne pas en perdre un détail, j'étais resté avec Wilbur au moment où le train vint s'arrêter le long du quai. Et, tandis que d'empressés amis couraient vers les wagons de queue, à la recherche des voyageurs, je me tenais à ses côtés. Sa sœur, qui précédait le groupe, lui apparut la première. A cet instant, le visage impassible du fameux homme-oiseau s'éclaira d'un sourire très doux. Mais il resta, en apparence, d'un calme extraordinaire, et nulle émotion ne perçait dans sa voix, lorsque, ayant embrassé Miss Katherine, il répondit tranquillement à l'interrogation par laquelle sa sœur s'enquérait de sa santé: « Oh! very well (oh! très bien) ». La même interrogation et la même réponse, faites du ton le plus naturel du monde, accompagna la simple poignée de main — et non l'étreinte, ainsi qu'on l'a écrit par erreur — qu'échangèrent ensuite les deux frères. Et je songeai, à part moi, au temps où l'on cherchait à faire passer ces héros aux âmes de puritains, pour des cabotins et des bluffeurs sans cesse occupés à tromper les gens à l'aide d'indignes comédies! Ces peu tapageuses effusions terminées, je m'approche. Et aussitôt, le visage des deux voyageurs s'éclaire en même temps qu'il — et elle — me tendent une main largement ouverte. C'est que j'ai eu le grand plaisir, me trouvant, voici un mois, en Amérique, d'aller rendre visite à Orville Wright chez lui, à Dayton, pour le compte de la *Vie au Grand Air*. En même temps, j'ai fait connaissance avec Miss Katherine, et ne suis pas prêt d'oublier l'accueil cordial et empressé qui me fut fait dans le home des Wright, ni la tranquille atmosphère du repas familial où, seul convive, j'écoutai avec attention la voix grave du vieux père, présidant la table, et récitant les actions de grâces quotidiennes.

Ces Wright ont tous trois — les deux frères et la sœur — une extraordinaire mémoire des physionomies. En descendant de wagon, Orville n'a pas hésité une seconde à appeler par son nom, mon camarade Robert Coquelle, qu'il n'a vu cependant qu'une fois, voici quelque cinq ans, lors de cette fameuse visite à Dayton qui donna le signal du déclanchement de la polémique mondiale entamée à propos des aviateurs américains.

A Dayton, cinq semaines plus tôt, j'ai vu Orville, encore très souffrant et incapable de faire un pas dans sa chambre sans le secours d'une paire de béquilles, mais je comptais le trouver ici tout à fait guéri. Il n'en est pas ainsi. Les béquilles sont restées de l'autre côté de la grande mare, c'est vrai, mais le blessé ne marche encore qu'avec une extrême difficulté, et en s'appuyant d'un côté sur un bras ami, de l'autre, sur une canne. Comme je lui demande des nouvelles de sa santé, le souriant aviateur (il importe de répéter encore ici qu'Orville est aussi causeur que son frère Wilbur est taciturne) me confirme que cela ne va pas aussi bien qu'il le voudrait:

— C'est long, très long. On m'avait dit là-bas, et répété devant vous, que je me retrouverais absolument ingambe pour la nouvelle année, et vous voyez que j'en suis encore loin. J'éprouve une difficulté énorme à me servir de la jambe qui fut si malencontreusement brisée. Enfin, cela revient tout de même, mais combien doucement!

J'exprime l'espoir que le climat si doux de Pau agisse efficacement, et j'en profite pour m'enquérir des projets d'Orville, ainsi que, tout à l'heure, en attendant le train, je l'ai fait pour son aîné. Les déclarations des deux frères sont d'ailleurs absolument concordantes.

Il ne saurait être question, naturellement, pour Orville, de faire la moindre expérience, et aucune n'est prévue au programme que les aviateurs américains se sont tracé, d'accord avec M. Hart O'Berg, leur mentor et manager. C'est Wilbur qui continuera dans la région paloise la série de vols commencée près du Mans. Encore y a-t-il bien des chances pour que les expériences soient maintenant beaucoup moins importantes. La série des grands vols, soit qu'ils fussent prévus dans le contrat passé avec le syndicat Lazare Weiller, acheteur des brevets français, soit qu'ils eussent pour but la conquête de la Coupe Michelin, est, du moins pour l'instant, close. La seule partie du programme tracé par le contrat et restant à terminer, est la formation de trois élèves-pilotes, et c'est à quoi Wilbur va principalement consacrer son temps dans le Sud-Ouest.

Mais Orville ne se contentera pas uniquement du rôle de spectateur. Les deux frères auront beaucoup d'autres questions à débattre et à régler. Ce sera d'abord la série des expériences américaines, si tragiquement interrompues par la catastrophe de Fort-Myers, et pour lesquelles le gouvernement des Etats-Unis a bien voulu accorder une prolongation, mais qui doivent se trouver terminées avant la fin du présent été. Puis, se posera la question des marchés à passer avec tous les pays qui n'ont pas encore été touchés par les inventeurs.

Orville Wright a donc, tout comme son frère, du travail en perspective, et un avenir prochain nous montrera, je crois, qu'il n'a pas effectué la traversée uniquement en guise de voyage de convalescence, ni pour permettre à la gracieuse Miss Katherine de faire connaissance avec notre pays.

VICTOR BREYER.

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

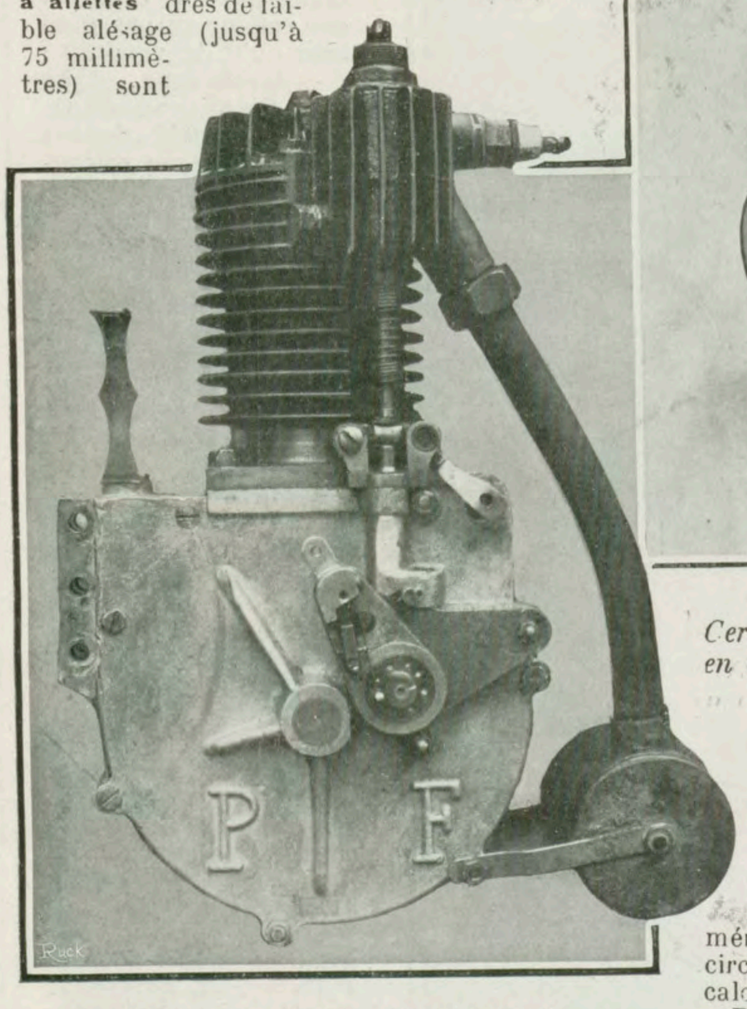
Par H. PETIT

V. — LE CYLINDRE *(Suite)*

L'auteur étudie, dans cette seconde partie du chapitre, les fonctions extérieures du cylindre et ses diverses dispositions

Nous avons étudié dans notre précédent numéro les formes intérieures du cylindre. Passons maintenant à la fonction que le cylindre doit assurer extérieurement, et qui va déterminer sa forme extérieure : le refroidissement et les dispositions qu'il comporte.

Cylindres à ailettes Les cylindres de faible alésage (jusqu'à 75 millimètres) sont très généralement refroidis par le contact immédiat de l'air. Il convient donc d'augmenter le plus possible leur surface extérieure. Aussi, les munit-on d'ailettes venues de fonte avec le cylindre, et dont le plan est parallèle à la direction du courant d'air. Ces ailettes règnent seulement sur la partie supérieure du cylindre et sur la culasse. La partie inférieure, qui sert uniquement de logement pour le piston, n'a pas besoin d'être refroidie. Certains cylindres (Aster) portent des ailettes en cuivre rouge, serties fortement : la conductibilité de ce métal étant meilleure que celle de la fonte, les calories sont plus rapidement transportées à l'extérieur.

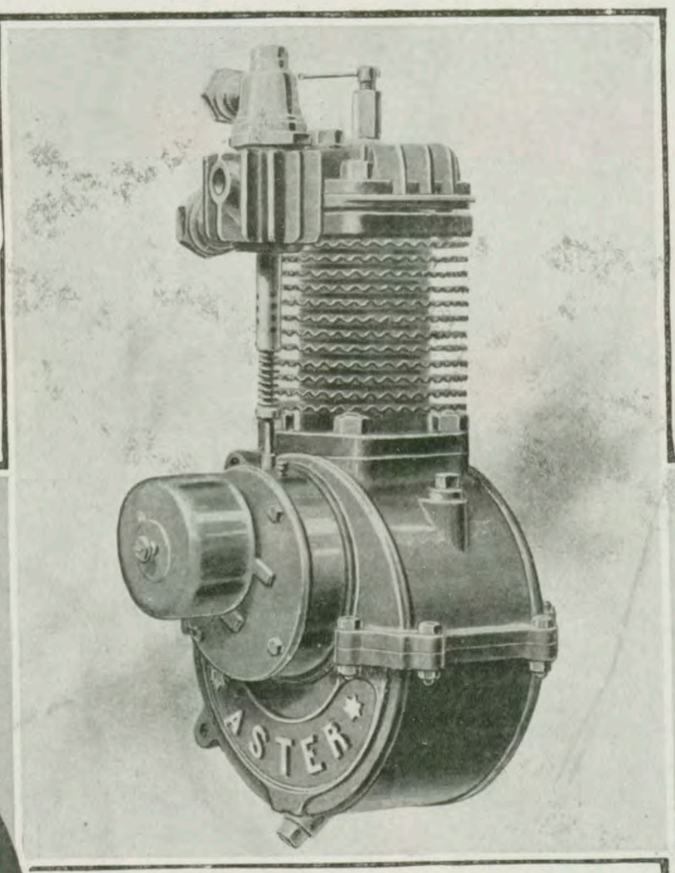


Cylindre à ailettes venues de fonte.

Pour assurer un plus facile refroidissement par l'air, la surface extérieure est augmentée au moyen d'ailettes.

Cylindres mixtes La chapelle de la soupape d'échappement et la chambre de compression doivent être plus énergiquement refroidies. Aussi, a-t-on été conduit à construire le cylindre en deux pièces ; le cylindre proprement dit, porteur d'ailettes, et la culasse, à double paroi, où circule de l'eau.

Du reste, au début de la construction automobile, tous les cylindres étaient construits en deux pièces. La culasse reposait sur le cylindre, par l'intermédiaire d'un joint en papier huilé ou en amiante, source de bien des pannes. Le tout était fixé au carter par quatre goujons. Certains moteurs à circulation d'eau complète ont été construits longtemps avec cylindres en deux pièces (Aster).



Cylindres à ailettes rapportées.

Certains cylindres sont munis d'ailettes en cuivre rouge serties fortement dans la fonte du cylindre.

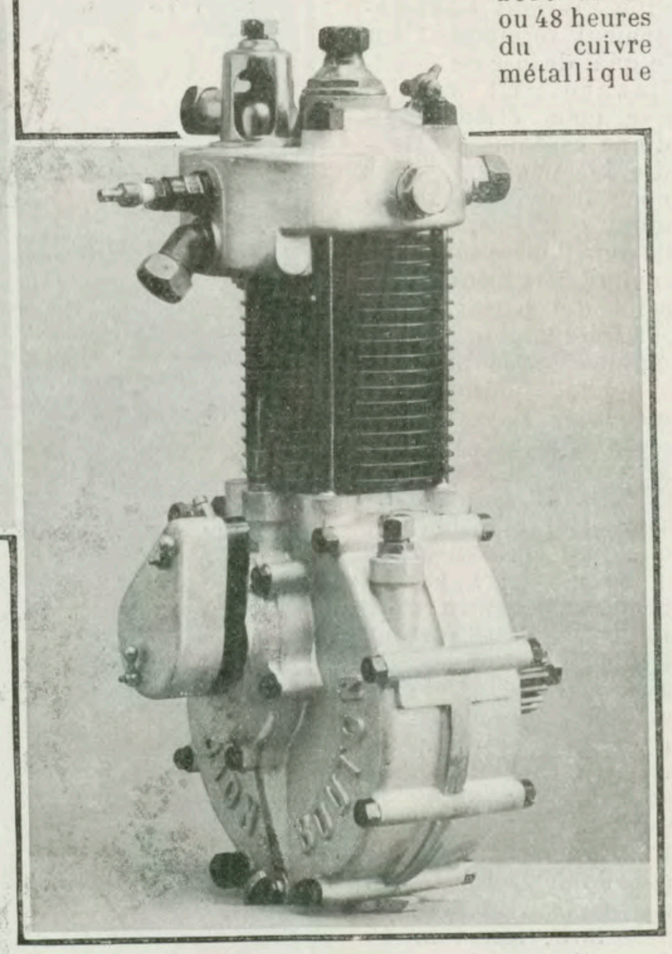
Cylindres à circulation d'eau Les cylindres des gros moteurs sont faits d'une double paroi ; dans le vide ménagé autour du cylindre intérieur peut circuler de l'eau qui emporte au dehors les calories en excédent.

Des ouvertures laissées par le fondeur permettent le désablage de la pièce coulée, et sont utilisées ensuite pour le traçage. Finalement, elles sont obturées au moyen d'un bouchon en bronze.

Une ouverture de cette sorte existe généralement au fond du cylindre intérieur. Il y a lieu de surveiller le bouchon qui l'obture ; il doit être vissé à bloc sur un joint métalloplastique.

J'ai eu, personnellement, maille à partir avec un moteur que je trouvais toujours humide au départ. Pendant la marche, l'eau entrait presque tout de suite en ébullition. Croyant à une fissure de la fonte, je démontai le cylindre et m'aperçus que le bouchon avait pris un peu de jeu. L'eau entrait au repos, et, en marche, les gaz explosés, se dégageant entre les deux parois, faisaient évaporer l'eau.

Une panne analogue peut être due à la porosité de la fonte. Il est facile de faire disparaître ce défaut en remplissant la double paroi d'une solution de sulfate de cuivre, après avoir bien nettoyé à la potasse. Au bout de 24 ou 48 heures du cuivre métallique s'est déposé dans les pores de la fonte, et l'a rendue complètement imperméable. On peut même, de la sorte, arriver à aveugler une fissure, si elle est très étroite.



Cylindres à culasse à eau.

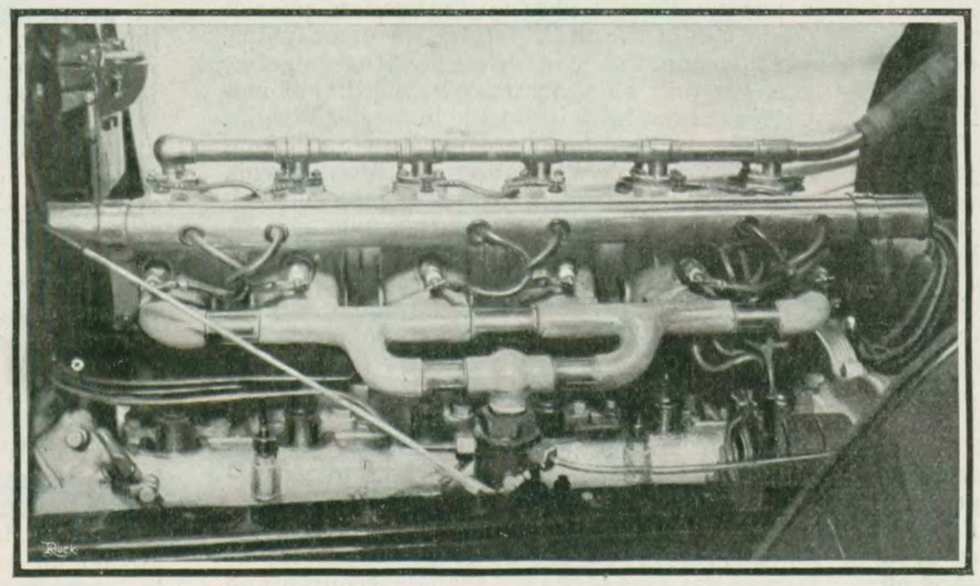
On fit autrefois des cylindres à ailettes dont la culasse seule était refroidie par un courant d'eau.

Cylindres éclatés Il arrive, malheureusement trop souvent, qu'un cylindre éclate sous la poussée irrésistible de l'eau qui se congèle. Son remplacement coûte fort cher : on peut s'en dispenser en le réparant par la soudure autogène. On arrive aujourd'hui à des résultats très remarquables, et ce, pour un prix relativement modique.

Ne jetez donc pas à la ferraille vos cylindres éclatés : un espoir vous est permis de les voir revenir à la vie.

A ce propos, et par ces temps froids, rappelons le procédé bien connu des chauffeurs pour préserver du gel l'eau de leur réservoir : il suffit de la mélanger de glycérine bien neutre, dans la proportion de 20 à 30 0/0 environ.

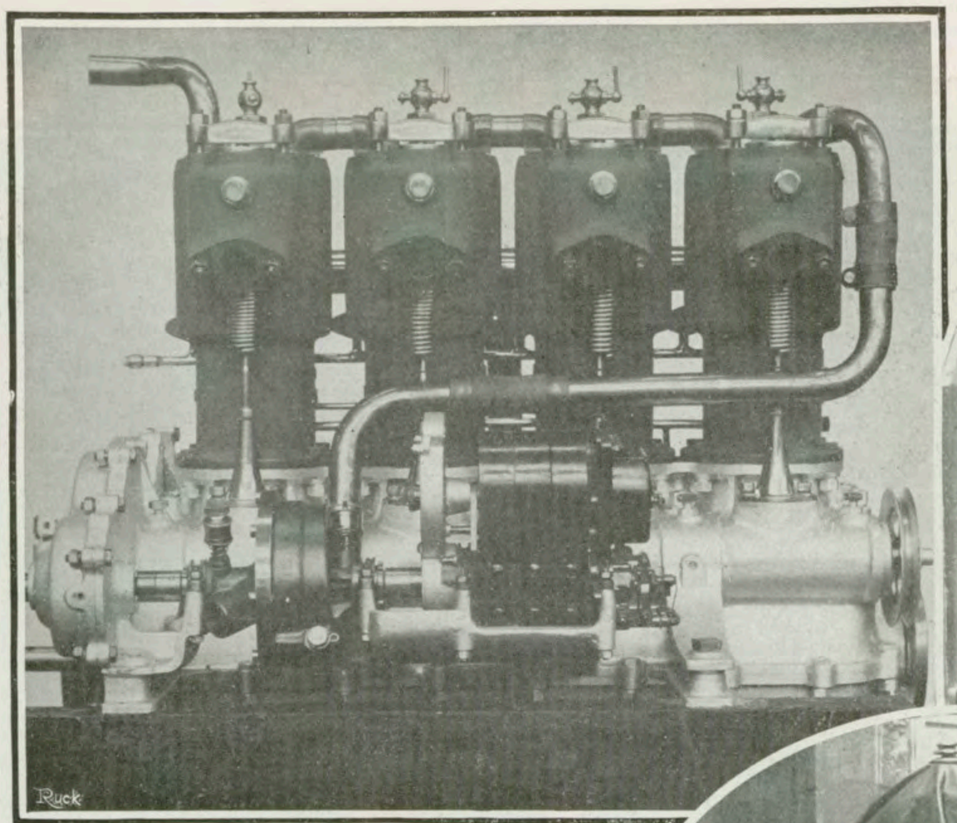
Si la circulation se fait par thermo-siphon, la glycérine ne se mélangerait pas suffisamment à l'eau. Elle peut être remplacée par du chlorure de magnésium, qui, paraît-il, n'est pas dangereux pour les métaux fer et cuivre, ou simplement par... de l'alcool à brûler : en mettre environ 1 litre pour 10 litres d'eau, il suffit d'en rajouter quand l'odeur de la



Moteur six-cylindres séparés.

Les cylindres sont le plus souvent accouplés par groupes de deux, trois, quatre ou six. Ils sont quelquefois séparés.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.



Moteur quatre-cylindres.

Dans ce moteur, les quatre cylindres sont fondus séparément.

solution est devenue peu perceptible.

La fonte des cylindres

Les cylindres sont en général en fonte. On a fait des cylindres en acier (surtout pour les voitures de course, afin de gagner quelques kilogrammes), avec chemise sertie en cuivre ou aluminium, cela a, d'ailleurs, donné lieu à quelques mécomptes, quand l'assemblage n'est pas parfaitement assuré : la différence de dilatation des deux métaux fait qu'ils ne demandent qu'à se séparer l'un de l'autre, d'où des suintements regrettables.

Les cylindres en fonte sont quelquefois séparés (de Dion, Panhard), le plus souvent accouplés, parfois aussi fondus par trois, quatre ou six. Dans ce cas, la chambre d'eau de chaque groupe est unique, et les tuyauteries en sont notablement simplifiées.

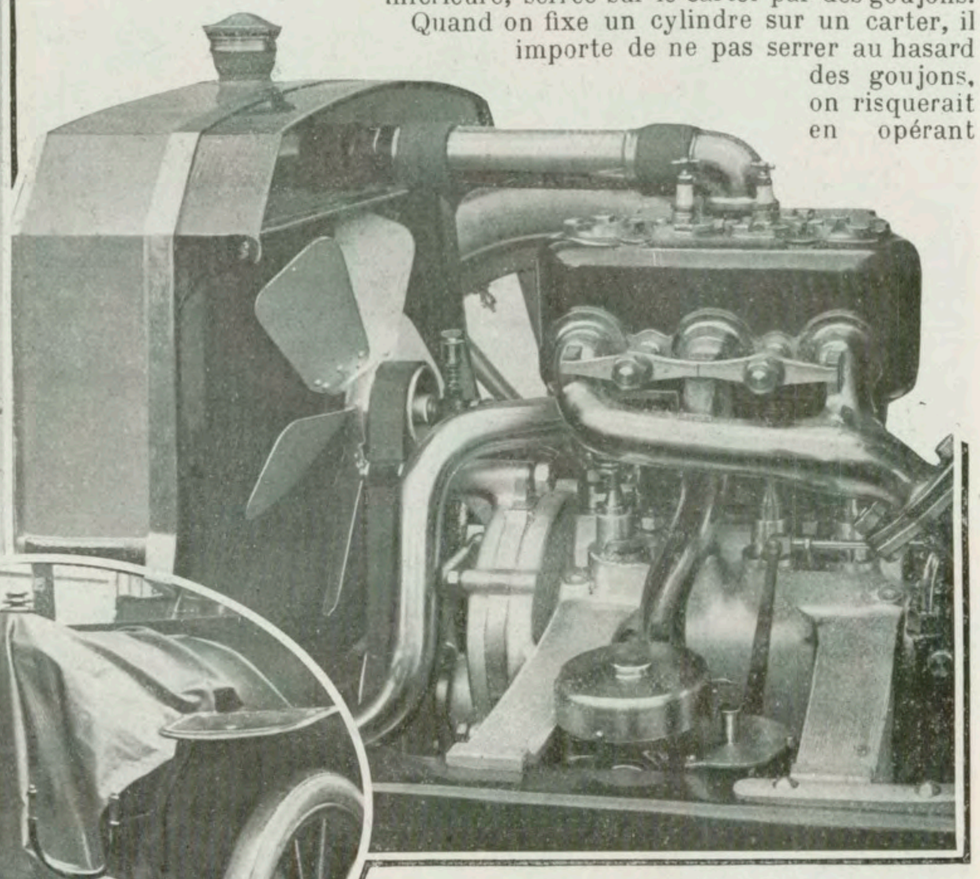
Une bonne précaution.

Par les temps froids, il convient de recouvrir, à l'arrêt, le radiateur d'une couverture, pour diminuer la rapidité du refroidissement.

La six-cylindres Panhard exposée au Salon présentait une particularité très remarquable : les cylindres, fondus séparément, avaient néanmoins, une seule enveloppe extérieure pour tous, et formaient, une fois montés, un seul bloc. La disposition des cylindres varie, d'ailleurs, à l'infini, avec chaque constructeur.

Les cylindres sont fixés sur le bâti du moteur par une collerette située à leur partie inférieure, serrée sur le carter par des goujons.

Quand on fixe un cylindre sur un carter, il importe de ne pas serrer au hasard des goujons, on risquerait en opérant ainsi, de briser la collerette de fonte. On commence par serrer à la main les quatre écrous, puis à la clef, mais modérément, l'écrou n° 1, puis l'écrou n° 3, diamètralement opposé, puis 2, et enfin 4. On reprend alors le serrage, dans le même ordre, et on le pousse à bloc. Il est bon, d'ailleurs, de s'assurer de temps en temps, que les écrous restent bien serrés : les boulons sur lesquels ils sont vissés supportent, en effet, tout l'effort des explosions, et subissent, de ce chef, des assauts continuels. Si l'un d'eux se desserre, le cylindre se soulève à chaque explosion, et a bientôt fait de desserrer le voisin.



Moteur deux-cylindres.

Les cylindres sont également séparés dans ce moteur à deux cylindres.

Un joint en papier est souvent placé entre l'embase du cylindre et le carter : il est destiné à empêcher les projections d'huile. Il faut faire bien attention, au remontage, si le joint primitif est hors d'usage, d'en remettre un nouveau de même épaisseur.

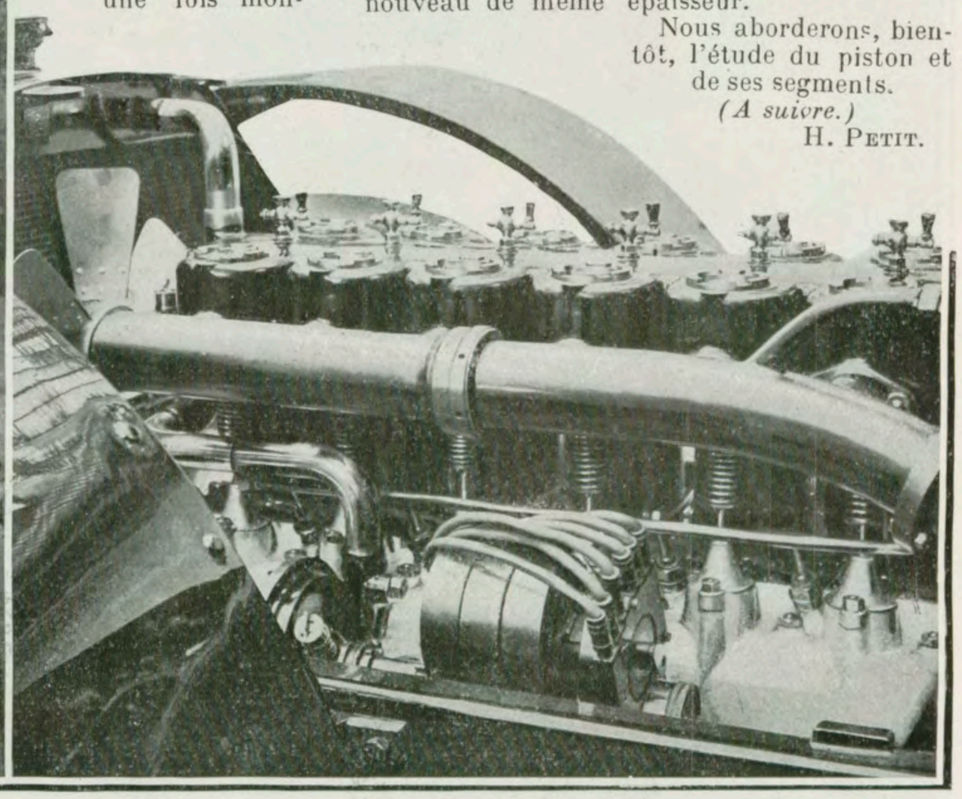
Nous aborderons, bientôt, l'étude du piston et de ses segments.

(A suivre.)

H. Petit.

Fixage d'un moteur sur l'embase.

Il est bon de serrer successivement les écrous, qui sont diamétralement opposés, pour ne pas risquer de briser la collerette de fonte.

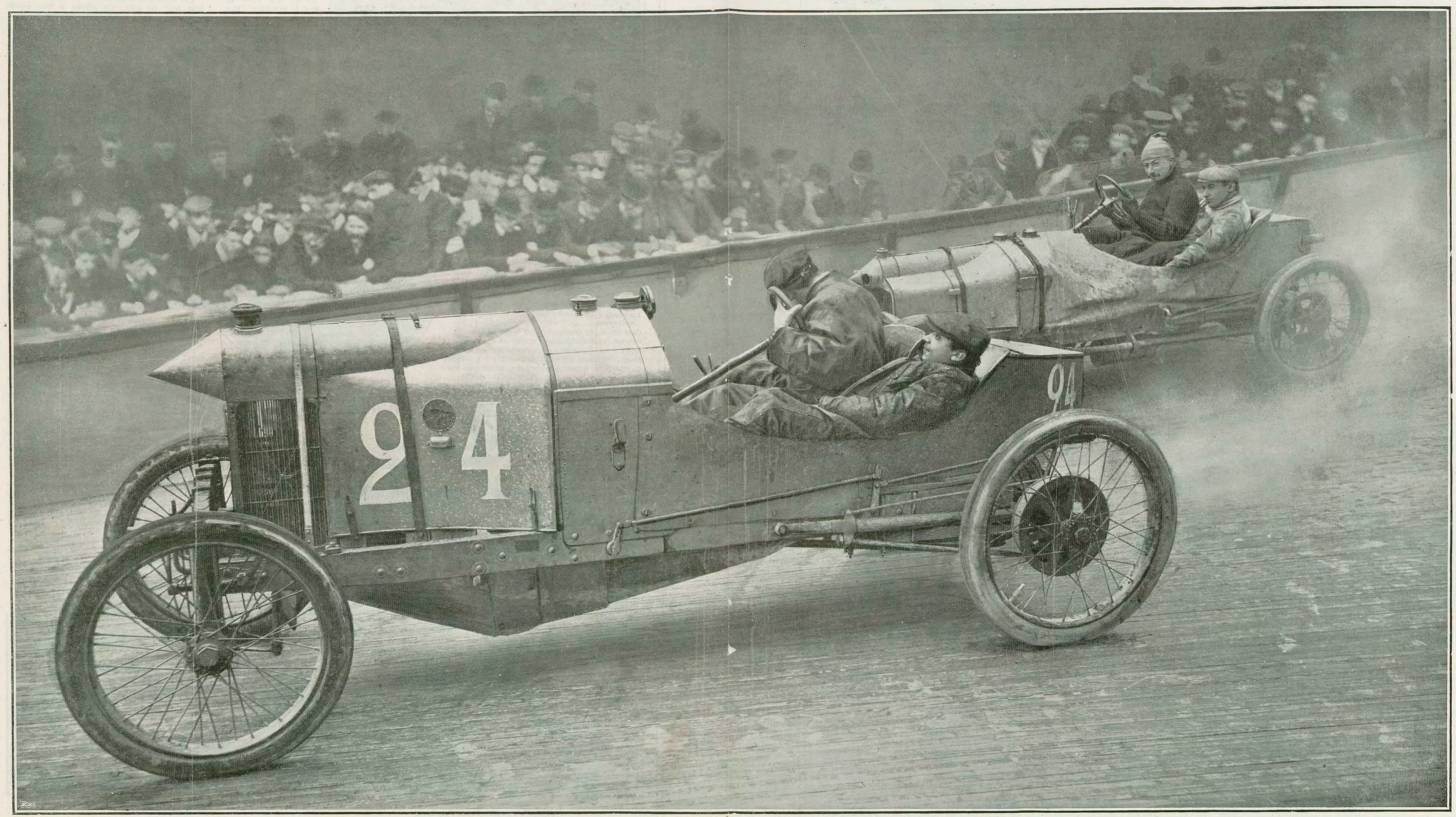


Moteur à six cylindres.

Dans ce moteur, exposé au dernier Salon, les cylindres fondus séparément forment, une fois montés, un seul bloc.

La Vie au Grand Air

UN MATCH DE VOITURETTES AU VÉLODROME D'HIVER



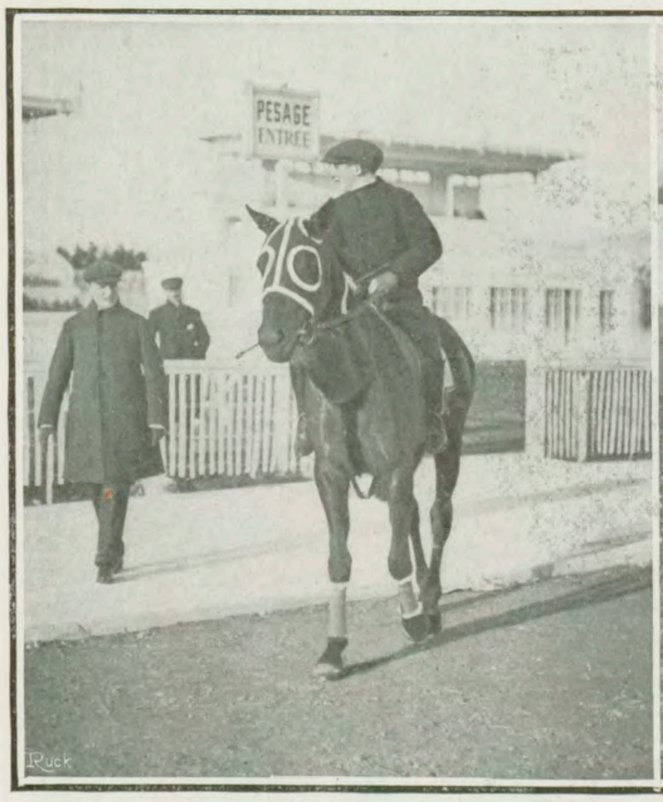
LES ROIS DE LA ROUTE SUR LA PISTE

La direction du Vélodrome d'Hiver avait inscrit à son programme de dimanche dernier un match entre Sizaire et Naudin. Les deux amis, en l'occurrence rivaux, se rencontraient sur 10 kilomètres, avec les mêmes voiturettes qu'ils ont si souvent conduites à la victoire. Inutile de dire que les deux conducteurs, frères siamois de la voiturette, ont provoqué une grosse impression en évoluant avec leurs gros engins sur une piste de 7 mètres de large. Au septième kilomètre, Naudin était victime d'une panne : une bougie cassée, et Sizaire terminait seul. Il a couvert les 10 kilomètres en 8 m. 20 s. 3/5.

A propos des Courses d'Obstacles [1]

(Suite)

Par ***RENÉ RIONDET***



Le matin, à l'entraînement.

Dès la première heure, les concurrents viennent s'exercer et prendre leurs derniers galops sur les pistes.

Les jockeys après l'entraînement.

Dans les intervalles du travail, la pause des jockeys. De gauche à droite, Heath, J. Bartholomew, G. Parfrement, Alec Carter et l'entraîneur Davis.

Journaliste.

Le vétéran Journaliste, l'un des concurrents en vue du Grand Prix de la Ville de Nice.

Le Prix de Villefranche. (Steeple chase handicap.)

Dans cette épreuve de 3.900 mètres, La Corse, que M. Lienart avait réclamé à l'une des dernières réunions d'Auteuil, a remporté une victoire très nette sur Auerstaedt et Bathilde II.

Je me suis efforcé, dans mon article de la semaine dernière, de prouver que l'institution des courses d'obstacles avait été, dès ses débuts, détournée de son orientation normale. J'ai invoqué, à l'appui de ma thèse, les témoignages des auteurs sérieux et compétents, qui, à des époques diverses, se sont occupés de la question. Mais l'habile et remarquable impulsion donnée à ce sport par la Société des Steeple Chases, avait su engendrer une période de prospérité telle, que l'attention de la plupart avait été détournée de l'échéance inévitable.

Maintenant, la crise s'est déclarée : en dehors de sa cause véritable, que nous avons déjà analysée, certains éléments ont pu précipiter son apparition. C'est d'abord, pour une faible part, la suppression momentanée de la tolérance dans le régime des paris; l'ère de l'application de la loi de 1891 a éloigné quelques petits propriétaires, et certains bookmakers ont liquidé les chevaux d'obstacles qu'ils possédaient. Ce dernier résultat n'est déjà pas si mauvais; et ses bons effets compensent peut-être la légère répercussion qu'on peut lui reprocher dans la crise actuelle et qui s'est fait principalement sentir dans les modestes épreuves ou dans les prix à réclamer. Un autre élément a eu, par contre, une influence prépondérante; je veux faire allusion au surmenage imposé, à l'heure actuelle, aux chevaux de pur sang, soit en plat, soit en obstacles. Prenons, en effet, la carrière normale d'un cheval de courses d'ordre moyen : après avoir passé par toutes les étapes du dressage et de l'entraînement, il débute vers la fin du mois de juin de sa deuxième année et court jusqu'au mois de novembre; à cette date, repos forcé, imposé par les règlements; puis il est repris dès la fin du mois de janvier de sa troisième année, pour faire sa rentrée sur les hippodromes au milieu de mars; il se remet à courir, prenant entre temps une ou deux leçons de saut, et débute en obstacles au mois de juin. Alors, à partir de cette date, il n'a ni trêve, ni repos : la saison parisienne se clôture le 15 décembre; elle est immédiatement suivie par le premier meeting de Pau; c'est ensuite Marseille, puis Nice, puis le second meeting de Pau; si bien qu'on a tout juste le temps de rentrer à Paris pour l'ouverture d'Auteuil. Naturellement, à ce moment, ce sont les concurrents ayant fait le déplacement du Midi qui possèdent la meilleure préparation; et ce sont eux qui font les frais des premières réunions.

(1) Voir le N° 539.

Et ainsi l'année recommence pour le malheureux cheval, qu'on fait courir souvent lorsqu'il est en pleine condition, afin de profiter de sa forme, et qu'on fait encore courir souvent s'il est au-dessous de sa condition, afin qu'il puisse atteindre ou retrouver sa forme.

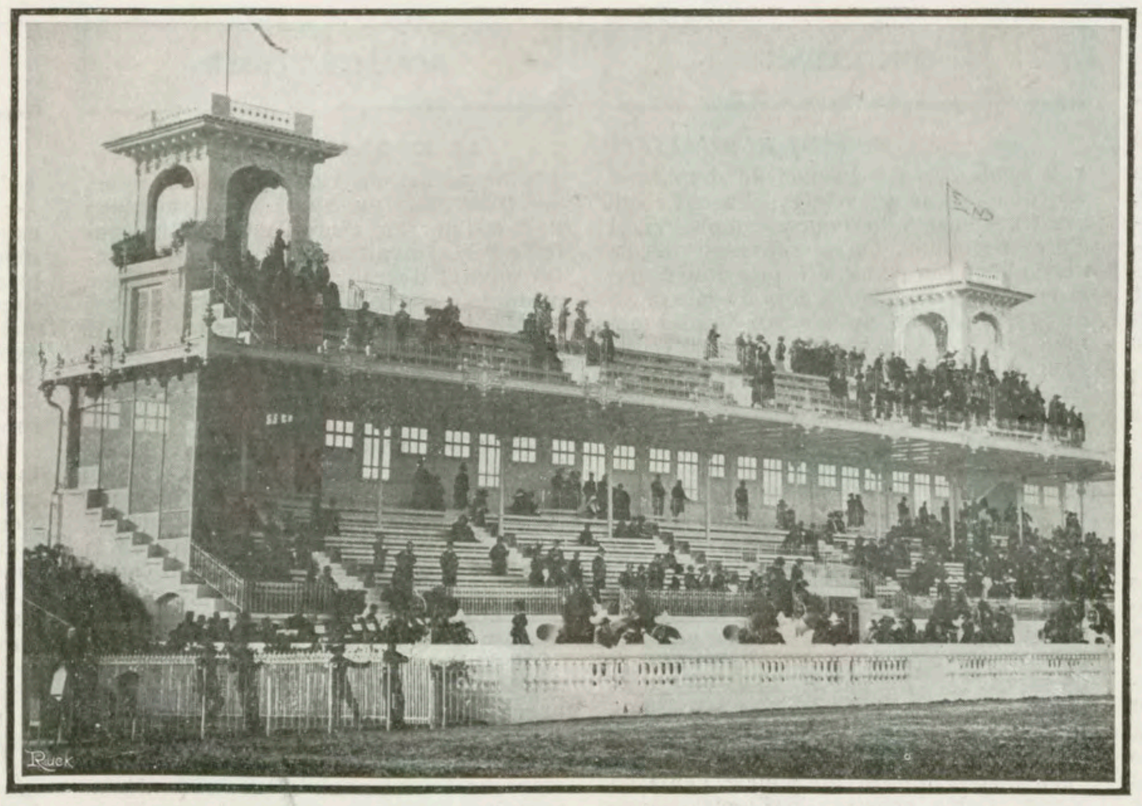
Il n'est pas étonnant que, soumis à un semblable régime, les pur sang claquent ou se dégoûtent du métier: si je ne voulais, dans une semblable discussion, m'élever au-dessus des cas particuliers pouvant mettre en cause propriétaires ou entraîneurs, il me serait facile de citer de nombreux exemples. Je préfère m'appuyer sur des chiffres empruntés au rapport du prince Murat : en 1904, le nombre des chevaux partants sur les hippodromes d'Auteuil, d'Enghien et de Saint-Ouen a été de 3.770: en 1907, il s'est élevé à 4.250, Or, l'effectif des chevaux ayant couru sur ces mêmes hippodromes a été, en 1904, de 889, et en 1907, de 866. Donc, en 1907, une diminution de 23 chevaux dans l'effectif correspond, contre toute logique, à une augmentation de 480 unités dans le nombre des partants; ainsi, moins il y a de chevaux, plus il y a de partants ; c'est bien là une preuve irréfutable des mœurs que je viens de signaler

J'ai fait allusion plusieurs fois déjà au rapport présenté par le prince Murat au Comité consultatif, dans sa session de juillet dernier. C'est en effet le seul document officiel ou même officieux se rapportant à la question. Il s'intitule : « Rapport sur les causes de la diminution du nombre des chevaux engagés dans les courses à obstacles en 1907 ». Il doit même y avoir là une légère erreur; car, en aucune de ses parties, il ne fait allusion aux chevaux engagés; il n'envisage que les chevaux partants. Cette réserve une fois faite, je dois reconnaître qu'il constitue une œuvre éminemment intéressante et remarquablement documentée, à laquelle je me permettrai cependant d'opposer des objections.

Ce document réunit dans des tableaux ingénieusement présentés toute une série de curieuses statistiques, comparant les résultats des quatre dernières années à ceux de l'année 1890: ce dernier terme de comparaison ne paraît pas très heureusement choisi ; il se rapporte en effet à une période si troublée que, pour y mettre un terme, le Parlement a été obligé d'intervenir par la loi de 1891. Il suffit de voir, d'ailleurs, qu'à cette époque, un effectif de 759 chevaux avait à se disputer 891 courses pour se rendre compte qu'il n'y a pas là un idéal à poursuivre.

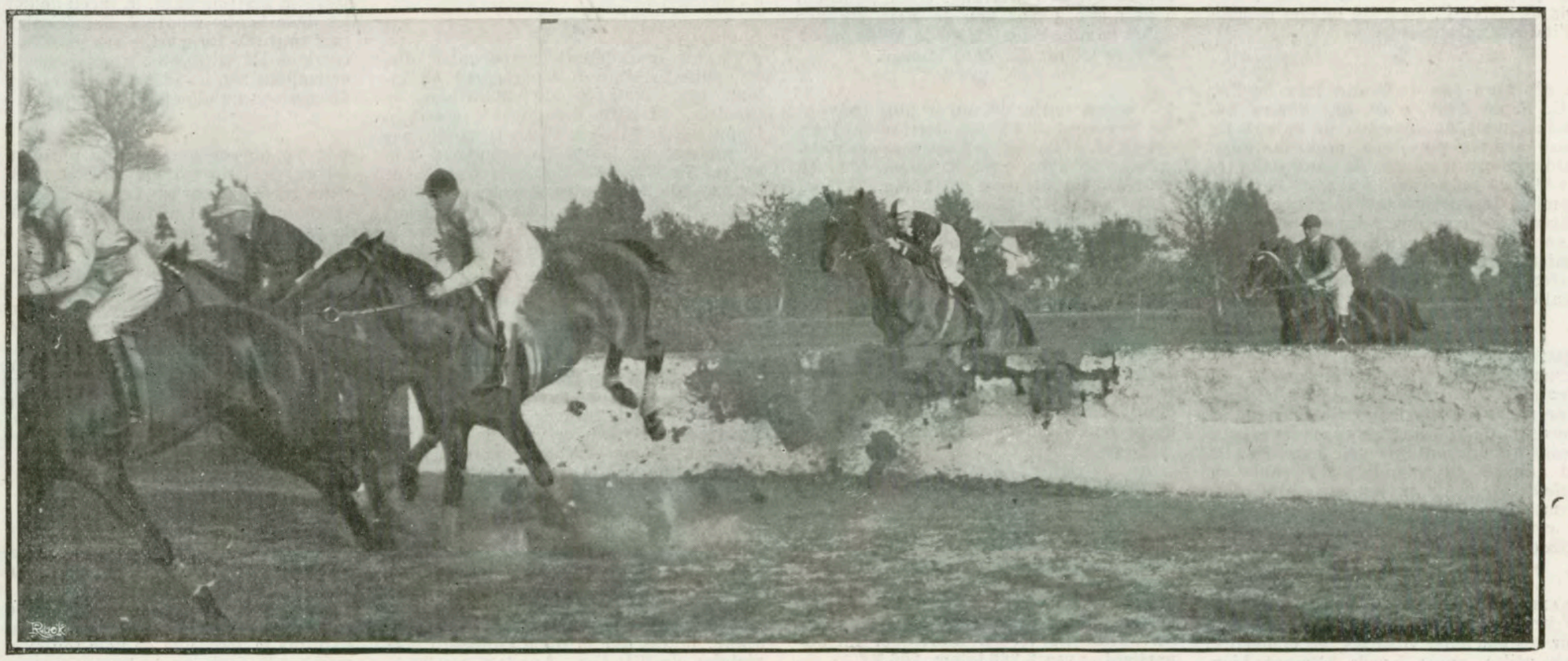
L'état comparatif des budgets des courses à obstacles dans la région parisienne nous montre, en ces dernières années, une diminution progressive, qui serait bien moindre d'ailleurs, s'il était tenu compte des sommes distribuées par la Société des Steeples en allocations aux chevaux placés et en primes à l'éleveur (371 500 francs en 1907) ; or, comme avec cette diminution a coïncidé une réduction dans l'effectif des chevaux, l'auteur du rapport établit immédiatement une relation de cause à effet entre ces deux phénomènes. Mais, par ailleurs, un autre état prouve que les budgets correspondants de courses plates ont augmenté dans une notable proportion ; si la théorie préconisée est exacte, l'effectif des chevaux devrait avoir augmenté, lui aussi.

(A suivre.) René Riondet.



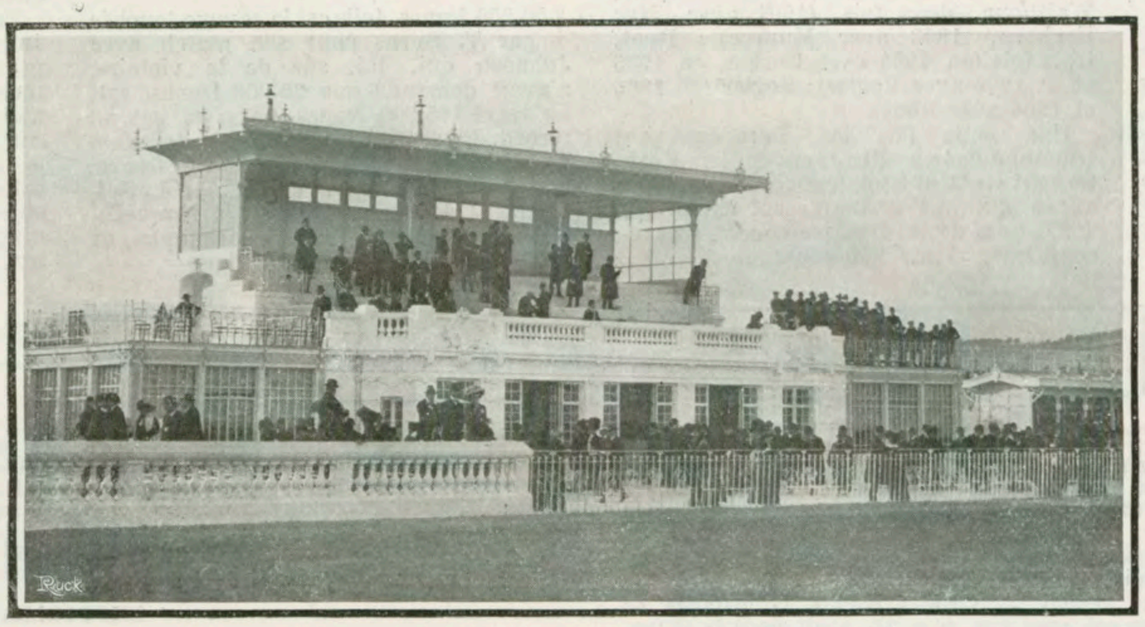
Les nouvelles tribunes de Nice.

Le nouvel aménagement du pesage donne une importance plus considérable aux courses de Nice. M.L. Daniel a su vaincre les difficultés causées par la digue du Var.



Le Prix de la Société des Steeple-Chases (steeple chase 3.400 mètres, Nice, 14 janvier).

Le Prix de la Société des Steeple-Chases a été gagné par Chanoine. Sophora, Eastman et Chanoine sautaient ensemble la dernière haie, mais dans la ligne droite Chanoine se détachait, et l'emportait de deux longueurs et demie devant Eastman et Sophora.



La tribune des propriétaires et de la presse.

Placée à gauche de la tribune principale, la tribune des propriétaires et de la presse domine merveilleusement le champ de courses.

LE CARNET DU SPORTSMAN

AUTOMOBILISME

LE GRAND PRIX DE 1909

Alea jacta est! Nous n'aurons pas de Grand Prix de l'A. C. F. en 1909. Las, semble-t-il, d'être battus dans presque toutes les compétitions internationales depuis deux ans, les industriels français ont préféré créer un mouvement contre la grande épreuve de l'année. Ils ont été les plus forts, il n'y aura donc pas, en 1909, de meeting en Anjou, comme il était permis de l'espérer. Il n'était vraiment pas utile de mettre l'eau à la bouche des Angevins, en choisissant leur circuit, il était encore moins utile d'aller les ennuyer en faisant démarches sur démarches pour arriver à tomber d'accord. Cette désinvolture est durement appréciée dans tout l'Anjou.

Regrettons que les grandes maisons d'automobiles aient pris cette fâcheuse initiative. En se retirant de la lutte, on avoue son impuissance, et c'est ainsi que l'étranger considérera cet acte. Au contraire, notre industrie nationale n'a jamais fourni d'aussi bonnes voitures qu'à l'heure actuelle, mais les constructeurs se désintéressaient trop des courses. Nous ne sommes plus au temps où des maisons ne s'occupaient que des trois châssis qui devaient les représenter, maintenant l'intérêt du client passe auparavant. Mais saura-t-il s'en apercevoir? Nous verrons d'ici peu, si cette suppression du Grand Prix de l'A. C. F. aura été ou non néfaste à l'industrie française.

Il n'y aura pas de Grand Prix de l'A. C. F. en 1909, c'est une affaire entendue, mais, aurons-nous un Salon? La chose semble plus que problématique. Evidemment, le succès de celui de cette année n'est pas encourageant. Je parle du premier. Ceci prouve que le public qui se pressait en foule aux précédents Salons, y venait plus pour jouir de l'éclat des lumières que pour admirer les derniers perfectionnements de l'automobile. Constatation décevante, mais bien humaine.

Par contre, le premier Salon de l'Aéronautique a remporté un succès qui dépassait toutes les espérances. C'était la première fois que les sportsmen avaient l'occasion de voir de près ces merveilleux engins qui ouvrent une voie nouvelle. Ils ont admiré ce splendide dirigeable la *Ville-de-Bordeaux*, ces fameux aéroplanes, parmi lesquels se trouvaient la plupart de ceux qui avaient récolté une ample moisson de records.

Dans tout ce remue-ménage, ce brouhaha de public qui se pressait autour des machines volantes, les modestes, mais utiles poids lourds étaient bien dédaignés. Ils semblaient n'attirer que vaguement l'attention du spectateur. Et pourtant, si nous avons eu un Salon de l'Aéronautique, c'est surtout aux poids lourds que nous l'avons dû. Misère et ingratitude!

Le sympathique Pérignon, le fameux conducteur de canots automobiles, vient de nous écrire. Ce n'est pas 53 kilom. 816, mais 55 kilom. 816 qu'il fallait lire dans notre double-page du numéro du 2 janvier. Telle est en effet la moyenne horaire obtenue par la *Lorraine-Diétrich* au Meeting d'Evian de 1907.

CYCLISME

PARENT REQUALIFIE

Le champion de France de demi-fond derrière motocyclette, Parent, qui avait été suspendu pour six mois, vient d'être requalifié. On se souvient que sa disqualification avait été provoquée par la conduite de Parent, lors de la course de Six Heures de Buffalo. Au dernier moment, il avait refusé de courir. Avec le Jour de l'An, l'U. V. F. se sent envahie par des trésors d'indulgence. Aussi, a-t-elle rendu sa licence de stayer à Parent. Il a reparu en public le 27 décembre, et, pour ses débuts, nous a prouvé qu'il n'avait rien perdu de sa souplesse et de sa vitesse d'antan. Sa défaite de dimanche dernier, causée par des accidents de machine, ne peut modifier cette opinion.

Ce fait en lui-même nous réjouit : il prouve que Parent n'est pas inférieur à ce qu'il était. Mais si on l'étudie de près, il nous attriste. Après plusieurs mois de repos, ce n'est pas en quelques jours qu'un sprinter retrouverait sa condition, tandis qu'un spécialiste de l'entraînement mécanique n'a besoin que de quelques heures de travail pour revenir en forme. Cette constatation nous prouve combien le sport derrière motocyclette a peu de rapports avec le véritable sport. Il en est une parodie, parfois tragique. Souvenez-vous des Elkes, des Leander, des Brécy, des Mettling. C'est pourquoi nous n'avons pas lieu de nous étonner qu'un homme de la classe de Wills puisse faire 99 kilom. 057 dans l'heure.

L'homme qui a détenu le plus souvent le record de l'heure derrière moteur, est Robl. Il l'a élevé à six reprises différentes : en 1901, avec 65 kilom. 512; en 1901 également, avec 65 kilom. 742; en 1902, avec 67 kilom. 353, puis avec 72 kilom. 560; en 1903, avec 80 kilom. 663; enfin, en 1905, avec 91 kilom. 303.

Pour le record sans entraîneurs, celui qui en est resté le plus longtemps détenteur est Hamilton, avec 40 kilom. 781; du 9 juillet 1898 au 24 août 1905, c'est-à-dire pendant sept ans. Il en fut dépossédé par Petit-Breton, qui couvrit 41 kilom. 110 dans l'heure. Le record actuel appartient à Berthet, avec 41 kilom. 520.

Il n'est pas trop tard pour reparler des Six Jours et donner quelques renseignements sur la célèbre épreuve.

La course de Madison-Square qui vient de se courir était la treizième. Les trois premières furent disputées individuellement. Le premier vainqueur fut Teddy Hale (1896). Miller gagna les deux années suivantes. Le record individuel lui appartient, avec 3.368 kilom. 306.

Les hommes qui ont gagné les Six Jours plus d'une fois sont Miller, trois fois (1897, 1898 et 1899, cette dernière année, faisant équipe avec Waller); Mac Farland, deux fois (1900 avec Elkes, 1908 avec Moran); Walthour, deux fois (1901 avec Mac Eachern, 1903 avec Munroe); Root, trois fois (en 1904 avec Dorlon, en 1905 et en 1906 avec Fogler); Fogler (en 1905 et 1906 avec Root).

Une seule fois les Européens ont triomphé dans les Six Jours de New-York. Ce sont Rutt et Stol, les seconds de cette année qui ont accompli cet exploit en 1907. Lors de la dernière course, ils succombèrent d'une longueur.

ATHLÉTISME

LE CROSS INTERNATIONAL.

Dans quel siècle vivons-nous! Le sport n'est plus du sport. Les questions de boutique l'ont supplanté. Notre confrère l'*Auto* avait organisé un cross-country auquel devait prendre part l'équipe champion d'Angleterre. C'était un gros succès en perspective et une excellente leçon pour nos coureurs à pied. Tout marchait à souhait. L'*Auto* payait une indemnité de déplacement aux Anglais, comme on a coutume de le faire dans la plupart des rencontres internationales. Tout à coup, un pontife, dirigeant d'un club qui n'était pas convié à la fête, trouva un procédé tout à fait curieux pour empêcher la course : il dénonça à la fédération anglaise l'acte du team champion d'Angleterre, qui ne venait point à ses frais, mais aux frais du journal organisateur. Quel cas pendable!

La fédération anglaise, qui fermait les yeux sur ces arrangements, qui n'avaient aucun caractère professionnel, était obligée devant une dénonciation écrite et directe, de faire respecter le règlement. Elle empêcha le club anglais de faire le déplacement. Et voilà comment, par l'acte d'un pontife... mettons trop zélé, nous avons été privés d'une rencontre fort intéressante. C'est la mort des cross internationaux en France. Sachons-en gré à l'auteur!!

On sait que dans leur rencontre, disputée à Madison-Square, sur 42 kilom. 600, distance du Marathon de Londres, l'Indien Longboat réussit à triompher de l'Italien Pietri Dorando, par 60 mètres. Le temps de Longboat, 2 h. 45 m. 5 s. 2/5, est donc encore inférieur de près de 9 minutes à celui de Siret, qui était de 2 h. 37 m. 23 s. Et pourtant l'Indien a accompli le parcours sur piste couverte.

Pourquoi Longboat a-t-il triomphé? C'est une histoire plus sentimentale que sportive. L'Indien aimait une jeune Indienne, Loretta Maracle. Le père de celle-ci refusait son consentement au mariage. Quelques jours avant son match, Longboat alla le trouver : — Si je bats Dorando m'accorderez-vous la main de Loretta? — Oui. — Vous vaincrez, ajouta la jeune fille. Et pendant tout le match, à chaque tour, l'Indien cherchait le regard de sa fiancée, et chaque fois qu'elle lui faisait un signe, il démarrait d'irrésistible façon, essoufflant et fatiguant son adversaire. Enfin, aux 400 derniers mètres, elle lui crie : — Allez! Il part, Dorando, complètement épuisé, irrémédiablement lâché, achève à toute petite allure, tandis que la foule applaudit à la victoire de l'Indien. Aussitôt après la course, Longboat rejoint Loretta, et tous deux vont retrouver le père qui leur donne la bénédiction.

150.000 francs, telle est la somme touchée par T. Burns pour son match avec Johnson qui, lui, sûr de la victoire, n'avait demandé que 25.000 francs, soit au total 175.000 francs. Ce n'est pas un record. La somme la plus élevée donnée à des combattants s'élève à 225 000 francs, match de Jim Corbett et de John L. Sullevan (7 septembre 1892, à la Nouvelle-Orléans). Ce fut Corbett qui triompha, et ce fut la seule défaite de Sullivan.

HIPPISME

LE « GIMCRACK DINNER »

L'Angleterre est renommée pour son respect des traditions. Voici un exemple bien fait pour prouver que cette réputation n'est pas usurpée. Il y aura bientôt cent cinquante ans, un cheval de courses, nommé Gimcrack, se couvrit de gloire en accomplissant de véritables exploits. Ce champion, né en 1760, de Cripple et Miss Eliot, ne débuta qu'à l'âge de quatre ans, mais poursuivit sa superbe carrière jusqu'en 1771; il présentait cette particularité d'être d'une taille remarquablement exiguë, atteignant tout juste la hauteur de 1 m. 43. Pour perpétuer la mémoire de ce triomphateur, des gentlemen enthousiastes fondèrent un club; les organisateurs du meeting d'York instituèrent une épreuve, les « Gimcrack Stakes »; et, chaque année, le propriétaire du vainqueur de cette course est convié à un banquet à l'issue duquel il doit prononcer un toast se rapportant aux événements qui intéressent le monde des courses.

C'est ainsi que l'autre jour, le 142e banquet annuel du Gimcrack Club a eu lieu à York : en présence de toutes les notabilités du monde hippique, M. W. Raphael, le propriétaire du gagnant des Gimcrack Stakes de 1908, a pris la parole, effleurant successivement plusieurs sujets : la starting gate, la façon de donner les départs, la monte à l'américaine, le pari mutuel. Rapporter ses paroles nous entraînerait trop loin; nous reviendrons cependant sur les idées émises et sur les discussions qu'elles ont soulevées.

Le commerce parisien, ou plutôt ceux qui s'intitulent ses oracles, deviennent bien exigeants. Les voilà maintenant qui rédigent une pétition tendant à la prolongation des courses d'obstacles à Paris jusqu'au 31 décembre. Avec une amère ironie, la neige, la glace et la boue infecte de ces jours passés se sont chargées de leur donner une réponse. D'ailleurs, il est peut-être exagéré de croire que deux ou trois réunions à Auteuil seraient une bien grande source de richesse pour le commerce parisien : il faudrait essayer de renouveler l'intérêt du steeple chasing, plutôt que d'augmenter le nombre des réunions; car, dans ce dernier cas, on amplifiera le mal actuel en appauvrissant le lot des concurrents.

Ce défaut d'intérêt du steeple chasing, tel qu'il est pratiqué à l'heure actuelle, commence à se faire sentir aussi en Angleterre. Nous en avons la preuve dans un article du *Daily Mail*, dont l'auteur exprime la lassitude de voir toujours les mêmes chevaux courir les uns contre les autres; M. Richardson, qui, en 1873 et en 1874, pilota deux vainqueurs du Grand National de Liverpool, a publié récemment une remarquable analyse de la question dans le *Daily Telegraph*.

Par une circonstance qui semble fortuite, les organes spéciaux montrent une grande réserve à ce sujet : lorsque la réunion dont ils ont à rendre compte n'est pas palpitante, ils se rattrapent soit sur le paysage, soit sur la température et le ciel bleu, soit enfin sur l'organisation toujours irréprochable; autant de sujets qui peuvent donner lieu à des dithyrambes. C'est égal, on voit bien qu'ils ne sont pas en République, là bas!

Principaux Résultats sportifs du 11 au 17 Janvier

CYCLISME

17 janvier (Vélodrome d'Hiver). — *Match de vitesse :* Ce match servait de début au sprinter australien, Clark, qui était opposé à Dupré. Dans la première manche, Dupré triomphe par une roue (les 200 mètres, en 13 s. 3/5), dans la seconde, il gagne par un pneu (les 200 mètres, en 13 s.).

Match poursuite pour le brassard (tenant Berthet). — Premier, Marcel Berthet, qui rejoint Beyl au bout de 7 m. 23 s. de poursuite, au 17me tour.

Essai du record du kilomètre (départ arrêté) — Schwab couvre la distance en 1 m. 16 m. 1/5, battant le temps de Hourlier qui, avec 1 m. 16 s. 3/5, avait égalé le 10 janvier le record de Jaap Eden.

Prix Lesna (60 kilom., derrière moto.) 1. Nat Butler, en 47 m. 30 s.; 2. Sérès, à 150 m.; 3. Parent, à 11 tours.

ATHLÉTISME

10 janvier. — La Northern Cross Country Union refuse à l'équipe champion d'Angleterre, les Hallamshire Harriers, l'autorisation de prendre part au cross international qui devait se disputer le 17 janvier à Paris. Motif : le président des H. H. a refusé de certifier par écrit que son club faisait les frais de déplacement sur les finances personnelles du club.

16 janvier. — Pour sa rentrée à Paris, le champion américain Willie Lewis est opposé, au Wonderland, à l'Anglais, William Curzon. Il le met knock-out au début du quatrième round par un cross à la mâchoire (rounds de 3 minutes, gants de 4 onces).

17 janvier. — Au Stade de Colombes, l'United Services F. C. de Portsmouth bat le Sporting Club Universitaire de France par 8 points (2 essais, dont 1 transformé) à 3 points (1 essai).

17 janvier. — Le R. C. F. rencontre le Stade bordelais, à Bordeaux. Le R. C. F. n'ayant pu déplacer que 11 equipiers, Bordeaux a gagné avec aisance par 44 points à rien.

HIPPISME

12 janvier. — Nice. — *Prix de Monaco* (steeple, 3.400 mètres, 10.000 francs.) — 1. Idaho à M. Woodland (Duffy). 2. Journaliste, à une longueur; 3. Etincelle III, à une longueur et demie. Non placés : Pharaon, Wild Aster, 2e distancé.

14 janvier. — Nice. — *Prix Bethune* (haies, 3.500 mètres, 10.000 francs). 1. Hautaniboul, à MM. Lazard (Hawkins); 2. Mlle Amiote, à une longueur; 3. Diadoque, à une longueur. Non placés : Pautea, Donna Mobile, Bitok.

17 janvier. — Nice. — *Grand Prix de la Ville de Nice.* (steeple, 4.400 mètres. 100.000 fr. 1. Chanoine, à Mme Ricotti (R. Sabval). 1. Wild Aster, à M. P. Woodland (P. Woodland), dead heat; 3. Idaho, à trois quarts de longueur. Non placés : Roi du Monde, Nugomory, Journaliste, Etincelle II, Flamette, Mane, Fine Mouche II, Laripette.

Les Finales du Championnat de Lutte Amateurs

Organisé par la *Vie au Grand Air*

C'est au Wonderland, le jeudi 28 janvier, que seront disputées les finales du Championnat de France de lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*. Nous ne pouvions trouver établissement mieux aménagé, pour clôturer dignement cette belle épreuve, qui, depuis le 15 novembre, passionne tout le monde de l'athlétisme amateur. Les sportsmen viendront en foule applaudir aux exploits de ces jeunes gens, qui luttent pour l'honneur, loyalement et sincèrement, et qui pourraient donner des leçons à bien des champions professionnels.

Donnons un aperçu du programme. Il en dira plus que tous les éloges que nous pourrions écrire. Les Parisiens, vainqueurs des 140 athlètes qui leur ont été opposés, vont se heurter aux champions de province. Et les triomphateurs seront bien réellement les champions de France reconnus par l'U. S. F. S. A., sous le patronage de qui est placée notre épreuve. Jeudi prochain, donc, nous verrons ce que fera Nytram, champion de Paris, contre Louis Lemaire, champion de Champagne depuis 1900; contre Luchézy, d'Arcachon, et contre Marcel Le Vitellien, de Dijon; ce que feront Vermeiren et Schmid, entre qui se disputera la finale de Paris, contre Halary et Grizon, champions rémois; ce que fera, enfin, Helle, champion de Paris, contre Kessler, de Reims, et Neveu, d'Arcachon.

De plus, nous aurons l'occasion d'applaudir le merveilleux petit Davis, champion d'Angleterre de 1907 et de 1908, dans un match de catch as catch can contre le champion Suisse Waudaux.

En définitive, cette soirée restera mémorable dans les fastes de la lutte.

M. Kubler.
Speaker de notre Championnat.

Woiron et Ledoux.
Woiron (60) vainqueur des employés (poids légers), battant Ledoux (53,6).

Ed. Nytram et Ducamp.
Nytram, champion de Paris (83), contre Ducamp (84).

René le Charcutier et Siobud.
Siobud (77), vainqueur des employés (poids lourds) et René le Charcutier (82).

SUR ROUTE ET SUR PISTE [1]

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Après avoir raconté ses années de jeunesse et rappelé ses débuts, Lucien Petit-Breton étudie les diverses branches du cyclisme — Il a commencé par traiter la question des sprinters

ACTUELLEMENT, Ellegaard, Major-Taylor, Poulain, Friol, Rutt et Kramer sont, à tour de rôle, les meilleurs sprinters, sans marquer ni les uns ni les autres, une supériorité nettement définitive.

Pour moi, deux hommes m'ont laissé, par l'ensemble de leur carrière, l'impression de la plus grande valeur : ce sont Jacquelin et Ellegaard.

Jacquelin fut le meilleur, quand il voulut s'entraîner assidûment pendant trois semaines seulement, et cela il le prouva à maintes et maintes reprises. Et j'ai encore la conviction absolue que s'il avait la volonté de s'entraîner, il serait toujours le champion.

Je me rappelle sa course de Six Jours de 1907. Déjà, à ce moment, il ne vivait plus que d'hallucinations, provoquées par les expériences d'aviateurs. Au lieu de s'entraîner avant son départ pour New-York, il passait le plus clair de ses journées sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux. Il s'embarqua donc pour l'Amérique avec le seul entraînement qu'il avait pu acquérir dans les rues de Paris sur un vieux tricycle tout rapiécé et consolidé de fil de fer. Pendant la traversée, il ne rêva que voyage aérien, et il alla même jusqu'à nous faire des conférences plus ou moins... originales, sur le vol plané des mouettes. Arrivé à New-York, il ne voulut s'entraîner autrement qu'en chambre sur un home-trainer.

Eh bien! je dois avouer que dans la réunion prélude de la course de Six Jours où il matcha Kramer, il nous étonna tous. Mais où il nous surprit encore plus, ce fut dans les Six Days qu'il abandonna, et, sans sa mauvaise tête, il eût fini, je crois, aux premiers rangs. Il abandonna au bout de vingt-quatre heures, sans savoir trop pourquoi, après avoir fait jusque-là une très belle course.

Jacquelin était un homme bâti pour faire de la bicyclette sous toutes ses formes. Il aurait dû le comprendre et la sagesse devait lui commander de ne pas entreprendre ce qui ne lui appartenait pas.

Ellegaard, lui, a cinq championnats du monde à son actif, et, depuis 1900, a toujours été classé dans la finale, sauf en 1907. Cela parle suffisamment : s'il n'est pas invincible, il est depuis bientôt dix ans, toujours le meilleur à son tour.

Ellegaard est certainement le meilleur des étrangers. Parmi les Français, actuellement, celui qui me semble réunir le plus de qualités diverses, est Poulain. Il est l'égal des meilleurs en vitesse pure et entreprend, de temps en temps, avec succès toutes les branches du sport cycliste. Je sais bien que son match en trois manches, avec Mac Farland, fut faussé l'autre jour par des accidents de machines arrivés aux deux concurrents. Mais je persiste à prétendre qu'à part Rutt, il n'est pas un sprinter qui ferait aussi bonne contenance que lui, derrière tandems. Quant au sport derrière motocyclette, il est le seul champion de vitesse ayant abordé cette spécialité avec la même valeur. Je suis certain que le jour où Poulain abandonnera le sprint, il deviendra une étoile dans la partie qu'il entreprendra. Mais il a encore de nombreux lauriers à glaner en vitesse pure.

On ne pourrait faire le même éloge de Friol : en tant que démarreur, il est absolument merveilleux. Mais il ne peut pas toujours placer son démarrage comme il le faudrait. Et dans les épreuves excédant mille mètres, il est un des meilleurs exemples à citer à l'appui de ma thèse : l'homme de vitesse n'est pas forcément taillé pour les autres genres de courses. Regardez-le sur 10 kilomètres, il ne peut se faire valoir si le train est un peu trop rapide. Et bien heureux s'il n'abandonne pas avant la fin. C'est un coureur exceptionnel sur 200 mètres, ce n'est pas un homme complet.

M. et Mme Mazan.

Lucien Mazan, dit Petit-Breton, et Mme Mazan, sa charmante femme.

L'entraînement du sprinter L'entraînement du sprinter n'a pas de règle générale. Chacun selon ses moyens, selon son tempérament, doit apprendre à se connaître. J'ai vu des coureurs qui, comme Gascoyne, se livraient, tous les jours, à un travail des plus intenses. Levé de très bonne heure, après son petit déjeuner, il se dirigeait vers la piste, à pied et en marche forcée. Arrivé au vélodrome, il abattait dix milles très vite, partait déjeuner et revenait l'après-midi exécuter une vingtaine de kilomètres dans les mêmes conditions que le matin; puis il rentrait ensuite chez lui, toujours à pied.

Major Taylor, lui, fait un travail très long, matin et soir, mais sans jamais mener de train, c'est-à-dire sans se dépenser. D'autres, comme Friol, se contentent de se promener à petite allure pendant une demi-heure et de pousser quelques pointes de démarrages. De là sa difficulté à se bien comporter dans une course menée sévèrement. Il est fort possible que s'il s'entraînait d'une façon plus dure, il acquerrait du fond, mais presque certainement au détriment de sa vitesse.

Je n'ai pas voulu parler des champions qui ont brillé avant 1900, car je ne les ai pas connus, et de plus, cet historique m'entraînerait trop loin. Zimmerman est, dans tous les cas, le plus grand sprinter qui ait fait de la piste.

CHAPITRE III

LE RECORD DE L'HEURE SANS ENTRAINEURS. — COMMENT JE SUIS PARVENU A LE DÉTENIR. — MARCEL BERTHET, LE DÉTENTEUR ACTUEL.

J'avais toujours entendu douter de la performance d'Hamilton, dépassant les 40 kilomètres dans l'heure sans entraîneurs. Personne ne voulait y croire, pour des raisons multiples : les uns, parce que la chose avait été faite en Amérique, les autres parce que les meilleurs coureurs s'y étaient attaqués ; tel Cadolle, le plus acharné, et enfin Pottier. Ils avaient échoué tous les deux : le premier, avec 40 kilom.040, le second avec 40 kilom. 300. Le record d'Hamilton, 40 kilom. 781, restait toujours debout, depuis 1898. Il me sembla que la distance parcourue par nctre regretté camarade Pottier était relativement facile à atteindre. A partir de cet instant, je ne cachai à personne mon opinion et mon intention de m'attaquer au record, que je considérais comme le plus beau de la carrière d'un coureur.

Je dois avouer que cette détermination me valut des sourires ironiques de la part de bien des gens, surtout des partisans des deux membres du Vélo-Club de Levallois. Mon idéal n'était plus d'atteindre les records français établis par eux, mais bien celui qu'on prétendait à cette époque comme irréalisable, les 40 kilom. 781 d'Hamilton.

Je me mis donc, dès lors, en devoir de m'entraîner sérieusement pour accomplir la tâche que je venais de m'imposer. Quelques jours plus tard, je fis un essai officieux et j'abattis 69 tours de Buffalo en une demi-heure, soit 20 kilom. 700. Cela redoubla ma confiance et je fis convoquer pour quelques jours plus tard, un chronométreur officiel.

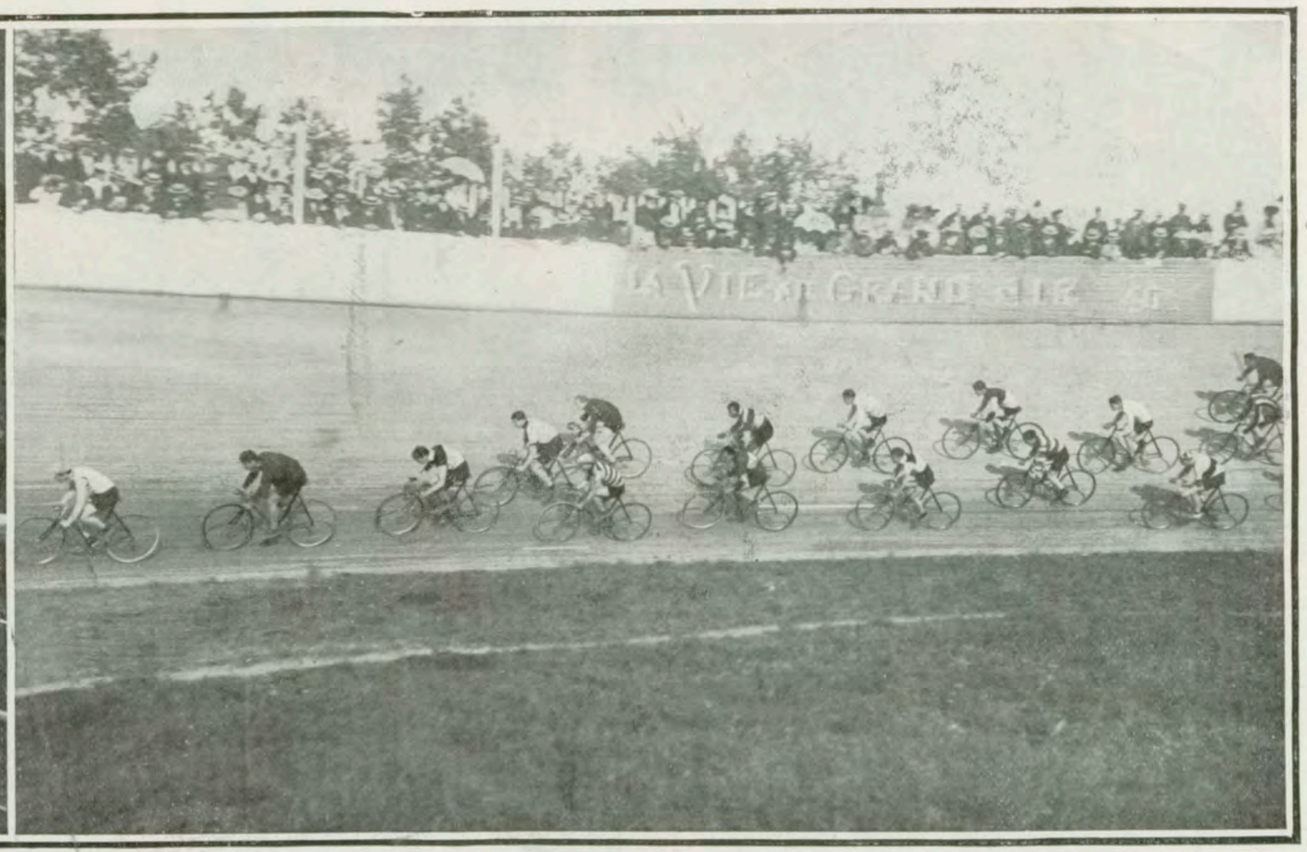
Hélas! fatigué par l'entraînement intense que je m'étais imposé, je dus m'arrêter au vingtième kilomètre, lorsque j'étais déjà bien en dehors des temps. Mon échec fut un triomphe pour les partisans des deux poulains du Vélo-Club de Levallois. Ils furent même assez impitoyables pour moi. Je me rappelle ne pas avoir trop bien accepté les sarcasmes d'un certain amateur de ce club, qui devait devenir, par la suite, un de mes concurrents directs. Ce n'était autre que Georges Passerieu.

Ni mon échec, ni les fines ironies n'eurent le pouvoir de me décourager. Bien au

(1) Voir les nos 538 et suivants.

En route pour la France.

Petit-Breton, qui veut glaner des lauriers en France, quitte la République Argentine, après de brillants succès à Buenos-Ayres.



Une course par éliminations (4 août 1904).

Huit jours après le Bol d'Or, gagné par Petit-Breton, celui-ci remporte un triomphal succès : il mène toute la course; au dernier tour il est avec Stol, qui démarre. Petit-Breton se relève, puis repart et gagne. Ce fut une ovation comme rarement on en fit dans un vélodrome.

contraire, ils redoublèrent ma volonté d'arriver coûte que coûte. M'étant aperçu que je m'étais fatigué à l'entraînement et que j'avais aussi employé un trop fort développement 24 × 7, soit à peu près 7 m. 40, je diminuai ma multiplication et décidai de suivre un entraînement plus sage et plus raisonné.

Au lieu d'une heure le matin et d'une heure le soir, je réduisis ce travail de moitié. Me sentant, quelque temps après, en bon état, je convoquai de nouveau un chronométreur.

Cette fois, je fus plus heureux, et je parvins à couvrir 40 kilom. 302, battant de deux mètres le record de Pottier. Vous vous souvenez des polémiques qui suivirent cette performance. Battre de deux mètres une distance semblable ne pouvait être admis comme record. Les uns étaient pour, les autres contre. Ceux-ci ne se rendaient pas compte que l'effort du second était au moins aussi grand que celui du premier. Mais passons : je n'étais pas très aimé au quartier des coureurs, car je ne frayais pas avec tous ses habitués et on me trouvait fier.

Dans mon for intérieur, je ne pouvais considérer ma performance comme une victoire. Elle était même un nouvel échec, car tout d'abord, comme je l'ai déjà dit, je ne m'étais pas attaqué au record français, que je considérais comme devant être rapidement battu, mais j'avais en vue le record du monde. De plus, cette performance donnait lieu au doute, car, en fin de compte, je n'avais fait qu'égaler, à quelque chose près, la distance de ce pauvre Pottier. Cet échec m'avait apporté un nouvel enseignement.

J'avais ressenti, pendant mon record, trois défaillances qui m'avaient fait perdre beaucoup de terrain. Et ces défaillances ne pouvaient être occasionnées encore que par un trop fort développement. Il me fallait donc réduire à nouveau mon développement, qui avait été, cette fois, de 23 × 7, c'est-à-dire 7 m. 10 environ. J'étais donc bien décidé à recommencer, mais malheureusement, deux jours plus tard, pour faire honneur à un engagement que j'avais pris, je devais, sans entraînement sur route, me mettre en ligne pour la première fois, dans le Tour de France.

L'idée de battre le record de l'heure me hantait à un tel point, que j'abandonnais à Châlons, alors que j'étais encore en tête et nullement fatigué. Le soir même, je revenais à Paris, non sans avoir laissé des camarades qui avaient été moins heureux que moi et avaient crevé, certains d'entre eux tout au moins, jusqu'à vingt fois pour venir de Paris. Ils devaient abandonner, n'ayant plus de pneus. Je me souviendrai toute ma vie de l'arrivée à Châlons, vers 5 heures du soir (nous étions partis très tôt à 4 heures, du matin), de ce pauvre Antony Wattelier, passant devant le contrôle sur la jante, avec une quinzaine de boyaux autour du corps. Il avait la mort dans l'âme à la pensée qu'il ne pouvait, faute de munitions, poursuivre sa course.

(A suivre.) LUCIEN PETIT-BRETON.

Petit-Breton sprinter.

Il ne faut pas oublier que Petit-Breton fut un excellent sprinter. Cette photographie le représente dans une demi-finale disputée contre Jacquelin et Conelli.

Ellegaard.

Petit-Breton considère Ellegaard comme le meilleur sprinter actuel.

Le Grand Prix de la Ville de Nice

Par BOIARD

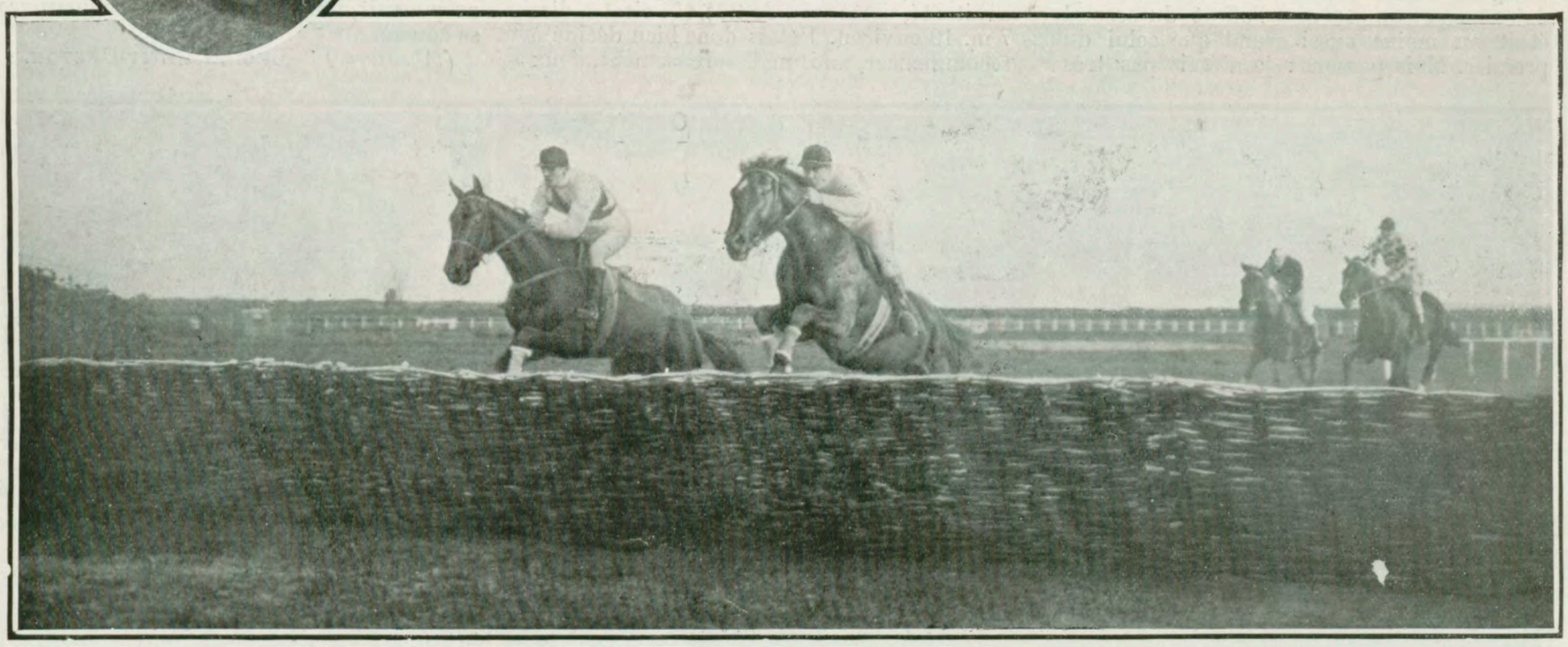
Les concurrents du Grand Prix de la Ville de Nice se rendant au départ.

Une foule énorme assistait au Grand Prix de la Ville de Nice, disputé dimanche dernier, par un temps merveilleux. La recette a battu tous les records. Chanoine, à Mme Ricotti, et Wild Aster, à P. Woodland, ont fait dead heat pour la première place. En haut, la tête de Chanoine.

Le Grand Prix de la Ville de Nice inaugurait, cette année, deux modifications d'ordre différent : l'une portait sur la distance, qui était ramenée de 5.000 à 4.400 mètres, dans le but d'attirer les chevaux de 4 ans, en rendant le parcours moins sèvère; l'autre avait trait à la date de l'épreuve, qui était retardée de huit jours, afin de mieux graduer l'intérêt du meeting. On est obligé de reconnaître qu'elles n'ont pas donné le résultat attendu. En ce qui concerne la première, j'avoue que je n'en suis pas chagriné; je suis plutôt étonné; il faut vraiment que la conviction des propriétaires soit formelle sur ce point, pour qu'ils n'aient pas fait courir le ban et l'arrière-ban de leurs jeunes recrues. En effet, un seul cheval de 4 ans, Laripette, a pris part à la course; et encore, son rôle devait-il se borner à faire le train pour son compagnon d'écurie, Chanoine. Quant à la seconde modification, elle a eu une influence fâcheuse : une fois arrivés à Nice, les concurrents de la grande épreuve se sont dit : Nous avons huit jours de plus; en attendant, nous allons nous mettre en goût en ramassant un ou deux prix. Si bien qu'au cours de ces sortes d'apéritifs, Pharaon et Saint Hilaire se sont démis le boulet; de son côté, Eatsman a reçu des atteintes lors de sa dernière course, et, à l'entraînement, Saint Léonard s'est donné un effort à la hanche.

Ainsi privée de ces éléments, l'épreuve, dont le succès a été, du reste, favorisé par un temps magnifique, n'en fut que plus intéressante, au point de vue du spectacle. Elle se termina par une arrivée excessivement disputée, qui souleva l'enthousiasme du public : Chanoine et Wild Aster faisaient dead heat, tandis que Idaho se plaçait troisième, à trois quarts de longueur. On peut dire que Chanoine a dû être avantagé par la moindre sévérité du parcours : c'était seulement le second steeple chase de sa carrière. Wild Aster n'est pas très confirmé dans cette spécialité. Quant aux vétérans, ils ont été certainement désorientés par la courte distance.

BOÏARD.



Idaho Chanoine Wild Aster Nugomory

Le Grand Prix de la Ville de Nice (st. ch. hand. 100.000 francs, 4.400 mètres). Nice 17 janvier. — La dernière claie.

Idaho a pris la tête au départ, Chanoine (R. Sauval), le rejoignait au dernier tournant, et tous deux sautaient ensemble la dernière claie. Woodland amenait Wild Aster sur la fin. Idaho faisait une faute à la haie finale, et, après une lutte splendide, Chanoine et Wild Aster passaient ensemble le poteau. A gauche, Mme Ricotti, propriétaire de Chanoine.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.